


3 1761 11650359 0





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116503590>











CA1  
YC19  
-T83



Second Session  
Thirty-ninth Parliament, 2007

Deuxième session de la  
trente-neuvième législature, 2007

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*

The Honourable LISE BACON

*Président :*

L'honorable LISE BACON

Tuesday, November 13, 2007  
Tuesday, November 20, 2007

Le mardi 13 novembre 2007  
Le mardi 20 novembre 2007

**Issue No. 1**

**Fascicule n° 1**

**Organization meeting  
and**

**Réunion d'organisation  
et**

**First meeting on:**  
The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

**Première réunion concernant :**  
Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

**INCLUDING:**  
**THE FIRST REPORT OF THE COMMITTEE**  
(Expenses of the committee incurred during the  
First Session of the Thirty-ninth Parliament)

**Y COMPRIS :**  
**LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ**  
(Les dépenses du comité encourues au cours de la  
première session de la trente-neuvième législature)

**WITNESSES:**  
(See back cover)

**TÉMOINS :**  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adam	* LeBreton, P.C.
Dawson	(or Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Pépin substituted for that of the Honourable Senator Fox, P.C. (*November 8, 2007*).

The name of the Honourable Senator Fox, P.C., substituted for that of the Honourable Senator Pépin (*November 13, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président* : L'honorable Lise Bacon

*Vice-président* : L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs :

Adam	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Pépin substitué à celui de l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 8 novembre 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Fox, C.P., substitué à celui de l'honorable sénateur Pépin (*le 13 novembre 2007*).



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, November 14, 2007:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Robichaud, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's

- i) Pacific Gateway container ports
- ii) east coast container ports and
- iii) central container ports

and current and appropriate future policies relating thereto.

That the Committee submit its final report no later than March 31, 2008, and

That the papers and evidence received and taken and the work accomplished by the Committee on the subject since the First Session of the Thirty-Ninth Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* le mercredi 14 novembre 2007 :

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par

- i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique
- ii) les ports à conteneurs de la côte Est
- iii) les ports à conteneurs du Centre

du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard;

Que le comité soumette son rapport final au plus tard le 31 mars 2008;

Que les mémoires reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis sur la question par le comité depuis la première session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, November 13, 2007

(1)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 10:05 a.m., in room 257, East Block for the purpose of organization, pursuant to rule 88.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Dawson, Oliver, Pépin and Tkachuk (5).

*In attendance:* Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

The clerk of the committee presided over the election of the chair.

The Honourable Senator Oliver moved that the Honourable Senator Bacon do take the chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Bacon took the chair.

The Honourable Senator Dawson moved:

That the Honourable Senator Oliver be deputy chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Tkachuk moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chair, the deputy chair and the Honourable Senator Dawson; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses and schedule hearings.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Dawson moved:

That the committee print its proceedings; and

That the chair be authorized to set this number to meet demand.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Oliver moved:

That, pursuant to rule 89, the chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee from both the government and the opposition be present.

The question being put on the motion, it was adopted.

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 13 novembre 2007

(1)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 10 h 5, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, pour tenir sa séance d'organisation, conformément à l'article 88 du Règlement.

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Oliver, Pépin et Tkachuk (5).

*Aussi présents :* Allison Padova et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Également présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Le greffier du comité préside à l'élection à la présidence.

L'honorable sénateur Oliver propose que l'honorable sénateur Bacon assume la présidence du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bacon occupe le fauteuil.

L'honorable sénateur Dawson propose :

Que l'honorable sénateur Oliver assume la vice-présidence du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Tkachuk propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose de la présidente, du vice-président et de l'honorable sénateur Dawson; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Dawson propose :

Que le comité fasse imprimer ses délibérations; et

Que la présidente soit autorisée à déterminer le nombre d'exemplaires à imprimer pour répondre à la demande.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Oliver propose :

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidente soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence du quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

La question, mise aux voix, est adoptée.



The Honourable Senator Dawson moved:

That the committee adopt the draft first report, prepared in accordance with rule 104.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Tkachuk moved:

That the committee ask the Library of Parliament to assign research analysts to the committee;

That the chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Pépin moved:

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act and section 7, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority to commit funds be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and section 8, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Dawson moved:

That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Pépin moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

1. determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and

L'honorable sénateur Dawson propose :

Que le comité adopte la première ébauche de rapport préparée conformément à l'article 104 du Règlement.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Tkachuk propose :

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des analystes au comité;

Que la présidente soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de techniciens, d'employés de bureau et d'autres personnes, au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, l'objet de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyés;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel au service des experts-conseils dont le comité pourra avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidente, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Pépin propose :

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, et à l'article 7, chapitre 3:06, du Règlement administratif du Sénat, le pouvoir d'engager les fonds du comité soit conféré individuellement à la présidente, au vice-président et au greffier du comité; et

Que, conformément à l'article 34 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à l'article 8, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, le pouvoir d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conféré individuellement à la présidente, au vice-président et au greffier du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Dawson propose :

Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Pépin propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à :

1. déterminer si un membre du comité remplit un « engagement public » au sens de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998; et

2. consider any member of the committee to be on "official business" if that member is: (a) attending an event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Pépin moved:

That, pursuant to the Senate guidelines for witnesses' expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Tkachuk moved:

That the chair be authorized to seek permission from the Senate to permit coverage by electronic media of the committee's public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

The question being put on the motion, it was adopted.

The committee considered the following legislative budget application:

#### Summary of Expenditures

Professional and Other Services	\$ 10,000
Transportation and Communications	8,000
All Other Expenditures	<u>2,000</u>
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 20,000</b>

The Honourable Senator Tkachuk moved:

That the legislative budget application in the amount of \$20,000 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

The question being put on the motion, it was adopted.

The chair informed the committee of the time slot for its regular meetings.

The committee proceeded to discuss its agenda.

The Honourable Senator Dawson moved:

That the chair seek an order of reference to resume the committee's study on containerized freight traffic handled by Canada's ports began in the First Session of the Thirty-ninth Parliament.

The question being put on the motion, it was adopted.

The committee considered the following special study budget application (containerized freight traffic handled by Canada's ports):

2. considérer qu'un membre du comité remplit un « engagement public » si ce membre : a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Pépin propose :

Que, conformément aux lignes directrices concernant les frais de déplacement des témoins, le comité rembourse les dépenses raisonnables de voyages et d'hébergement à un témoin par organisme, après qu'une demande de remboursement aura été présentée, mais que la présidente soit autorisée à permettre le remboursement de dépenses à un deuxième témoin de ce même organisme en cas de circonstances exceptionnelles.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Tkachuk propose :

Que la présidente soit autorisée à demander au Sénat la permission de diffuser ses délibérations publiques par les médias d'information électroniques, de manière à déranger le moins possible ses travaux; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le comité examine le budget suivant, relatif à l'étude de mesures législatives :

#### Résumé des dépenses

Services professionnels et autres	10 000 \$
Transports et communications	8 000
Toutes autres dépenses	<u>2 000</u>
<b>TOTAL</b>	<b>20 000 \$</b>

L'honorable sénateur Tkachuk propose :

Que le budget relatif à l'étude de mesures législatives se chiffant à 20 000 \$ soit approuvé et soumis au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

La question, mise aux voix, est adoptée.

La présidente communique aux membres du comité l'horaire normal des séances.

Le comité entame une discussion sur son programme.

L'honorable sénateur Dawson propose :

Que la présidente demande un ordre de renvoi pour que le comité reprenne son étude concernant le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada, étude qui a été entreprise lors de la première session de la 39<sup>e</sup> législature.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le comité examine le budget suivant pour l'étude spéciale (trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada) :



## Summary of Expenditures

Professional and Other Services	\$ 20,400
Transportation and Communications	110,364
All Other Expenditures	<u>5,500</u>
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 136,264</b>

The Honourable Senator Oliver moved:

That the special study budget application (containerized freight traffic handled by Canada's ports) in the amount of \$136,264 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 10:20 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 20, 2007

(2)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:33 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Merchant, Oliver, Phalen, Tkachuk and Zimmer (6).

*In attendance:* Allison Padova, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee began its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports.

WITNESSES:

*Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port:*

Doug Campbell, CEO.

*City of Moose Jaw:*

Dale McBain, Mayor.

*Saskatchewan AgriVision Corp.:*

C.M. (Red) Williams, President, and President of Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port.

*City of Saskatoon:*

Donald Atchison, Mayor;

Randy Grauer, City Planner.

## Résumé des dépenses

Services professionnels et autres	20 400 \$
Transports et communications	110 364
Toutes autres dépenses	<u>5 500</u>
<b>TOTAL</b>	<b>136 264 \$</b>

L'honorable sénateur Oliver propose :

Que le budget pour l'étude spéciale (trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada), d'un montant de 136 264 \$, soit approuvé et soumis au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 20 novembre 2007

(2)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 33, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Bacon, Merchant, Oliver, Phalen, Tkachuk et Zimmer (6).

*Aussi présente :* Allison Padova, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Également présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité entreprend son étude relative au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.

TÉMOINS :

*Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port :*

Doug Campbell, PDG.

*Ville de Moose Jaw :*

Dale McBain, maire.

*Saskatchewan AgriVision Corp. :*

C.M. (Red) Williams, président, et président de Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port.

*Ville de Saskatoon :*

Donald Atchison, maire;

Randy Grauer, urbaniste.

Mr. Campbell, Mr. Williams, Mr. McBain and Mr. Atchison each made opening statements and, together, answered questions.

The committee considered its agenda (future business).

At 10:38 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

MM. Campbell, Williams, McBain et Atchison font chacun une déclaration d'ouverture puis, ensemble, répondent aux questions.

Le comité examine son programme (activités futures).

À 10 h 38, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*Clerk of the committee*



**REPORT OF THE COMMITTEE**

Tuesday, November 13, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

**FIRST REPORT**

Your Committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports, pursuant to Rule 104, that the expenses incurred by the Committee during the First Session of the Thirty-ninth Parliament are as follows:

## 1. With respect to its examination of legislation:

Professional and Other Services	\$ 5,943
Transport and Communications	0
Other Expenditures	0
Witness Expenses	<u>755</u>
Total	\$ 6,698

## 2. With respect to its study of the current state of Canadian media industries:

Professional and Other Services	\$ 1,179
Transport and Communications	0
Other Expenditures	1,344
Witness Expenses	<u>0</u>
Total	\$ 2,523

## 3. With respect to its study of the containerized freight traffic handled by Canada's ports:

Professional and Other Services	\$ 22,091
Transport and Communications	75,830
Other Expenditures	2,680
Witness Expenses	<u>4,790</u>
Total	\$ 105,391

## 4. With respect to its study of the Canadian Television Fund:

Professional and Other Services	\$ 1,297
Transport and Communications	0
Other Expenditures	0
Witness Expenses	<u>0</u>
Total	\$ 1,297

During the session the Committee held 52 meetings, during which it received evidence from 141 witnesses. A total of more than 77 hours was spent in meetings.

The Committee completed its wide-ranging examination of the Canadian news media in June 2006. The Final Report, issued in two volumes, included 40 recommendations, and also 10 suggestions in areas generally outside federal jurisdiction. The recommendations cover a wide array of concerns expressed by witnesses: media concentration; the inadequate funding and unclear role and mandate of the national public broadcaster; the legal and professional environment, as well as training for journalists; and federal support programs. As

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le mardi 13 novembre 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

**PREMIER RAPPORT**

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été déferées, dépose, conformément à l'article 104 du Règlement, le relevé suivant des dépenses encourues à cette fin par le Comité au cours de la première session de la trente-neuvième législature :

## 1. Relatif à son étude des mesures législatives :

Services professionnels et autres	5 943 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	0
Dépenses des témoins	<u>755</u>
Total	6 698 \$

## 2. Relatif à son étude de l'état actuel des industries de médias canadiens :

Services professionnels et autres	1 179 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	1 344
Dépenses des témoins	<u>0</u>
Total	2 523 \$

## 3. Relatif à son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada :

Services professionnels et autres	22 091 \$
Transports et communications	75 830
Autres dépenses	2 680
Dépenses des témoins	<u>4 790</u>
Total	105 391 \$

## 4. Relatif à son étude du Fonds canadiens de télévision :

Services professionnels et autres	1 297 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	0
Dépenses des témoins	<u>0</u>
Total	1 297 \$

Le Comité a tenu 52 réunions au cours de la session, et a reçu des témoignages de 141 individus. Il a tenu des réunions pendant un total de plus de 77 heures.

Le Comité a terminé son examen en profondeur des médias d'information canadiens en juin 2006. Le rapport final, en deux volumes, comprenait 40 recommandations et 10 suggestions visant des domaines qui débordent en général les limites de la compétence fédérale. Les recommandations du Comité ont porté sur une vaste gamme de sujets de préoccupation exposés par les témoins : la concentration des médias; le financement insuffisant du diffuseur public national ainsi que le manque de clarté de son rôle et de son mandat; l'environnement juridique et professionnel

emphasized throughout the study, the Committee's work and recommendations dealt exclusively with the architecture of the news media system in Canada and not the content of the news.

Upon completion of the media study, the Committee began a special study examining containerized freight traffic handled at Canada's major container ports. As part of this study, the Committee traveled to Vancouver and Montreal to hold public hearings and conduct fact-finding. The Committee also conducted a study on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund, tabling its final report on May 10, 2007.

In addition to these special studies, the Committee also dealt with three bills during this session: Bill C-3, An Act respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another Act (reported with amendments and observations on December 12, 2006); Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other Acts (reported with amendments and observations on May 17, 2007); and Bill C-59, An Act to amend the Criminal Code (unauthorized recording of a movie) (reported without amendment on June 21, 2007).

Finally, the committee considered two user fee proposals from Industry Canada: one concerning new fees for services provided by the department relating to telecommunications and radio apparatus; and a second for a spectrum licence fee for broadband public safety communications in bands 4940-4990 MHz. The Committee tabled its reports on user fees on October 26, 2006 and June 13, 2007.

Respectfully submitted,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chair*

dans lequel les médias évoluent, ainsi que la formation des journalistes; et les programmes de soutien fédéraux. Comme le Comité l'a rappelé à plusieurs reprises, ses travaux et ses recommandations portaient exclusivement sur l'architecture du système des médias d'information canadiens et non sur la teneur de l'information.

Après avoir terminé son examen des médias, le Comité a entrepris une étude spéciale sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. Dans le cadre de son étude du fret conteneurisé, il s'est rendu à Vancouver et à Montréal où il a tenu des audiences publiques et visité des ports à conteneurs. Il a aussi mené une étude sur les objectifs, le fonctionnement et la gouvernance du Fonds canadien de télévision au sujet duquel il a déposé son rapport final le 10 mai 2007.

Outre ces études spéciales, le Comité a aussi examiné trois projets de loi durant la session : le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence (dont il a fait rapport avec amendements et observations le 12 décembre 2006); le projet de loi C 11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence (dont il a fait rapport avec amendements et observations le 17 mai 2007); le projet de loi C-59, Loi modifiant le Code criminel (enregistrement non autorisé d'un film) (dont il a fait rapport sans amendement le 21 juin 2007).

Enfin, le Comité a étudié deux propositions d'Industrie Canada relatives aux frais d'utilisation; la première concernait l'adoption d'un nouveau barème de droits pour des services associés aux appareils radio et aux appareils de télécommunications fournis par Industrie Canada; la seconde un droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans la bande de fréquence 4940-4990 MHz. Le Comité a déposé les rapports sur les frais d'utilisation le 26 octobre 2006 et le 13 juin 2007.

Respectueusement soumis,



**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, November 13, 2007

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10:05 a.m., pursuant to rule 88 of the *Rules of the Senate* for the purpose of holding its organization meeting.

[Translation]

**Denis Robert, Clerk of the Committee:** Honourable senators, I see a quorum. As clerk of the committee, it is my duty to preside over the election of the chair. I am ready to receive your motions in this regard.

**Senator Oliver:** I move that Senator Bacon be chair of the committee.

**Mr. Robert:** Senator Oliver moves that Senator Bacon be chair of the committee. Are there any other motions?

**Hon. Senators:** No.

**Mr. Robert:** I invite Senator Bacon to take the chair. Congratulations! You are elected chair of the committee.

[English]

**Senator Lise Bacon (Chair)** in the chair.

**The Chair:** I wish to thank honourable senators for their confidence. We will try to pursue what we started during the last session of Parliament. I will now take a motion for the election of deputy chair.

**Senator Dawson:** I propose Senator Oliver.

**The Chair:** Will Senator Oliver accept?

**Senator Oliver:** Yes, I will accept with pleasure.

**The Chair:** Congratulations on your nomination Senator Oliver. We have good people on this committee and I am sure you will enjoy being deputy chair.

With respect to the Subcommittee on Agenda and Procedure, I wish to appoint the other member of the committee to be a member of the steering committee. Do I have a motion so we can start working right away?

**Senator Tkachuk:** I move Senator Dawson, if that is acceptable to you, chair, and acceptable to Senator Dawson, of course.

**The Chair:** Is that acceptable Senator Dawson?

**Senator Dawson:** It is acceptable.

**The Chair:** The motion is agreed to.

Senators, I also need a motion to print the committee's proceedings, which is the fourth item on the agenda.

**Senator Dawson:** I so move.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 13 novembre 2007

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 5, conformément à l'article 88 du *Règlement du Sénat*, pour tenir sa séance d'organisation.

[Français]

**Denis Robert, greffier du comité :** Honorables sénateurs, je vois un quorum. En tant que greffier du comité, il est de mon devoir de présider à l'élection du président. Je suis à votre disposition pour recevoir vos motions en ce sens.

**Le sénateur Oliver :** Je propose de nommer le sénateur Bacon à la présidence du comité.

**M. Robert :** Le sénateur Oliver propose que le sénateur Bacon soit présidente du comité. Y a-t-il d'autres motions?

**Des voix :** Non.

**M. Robert :** J'invite le sénateur Bacon à occuper le fauteuil. Félicitations! Vous êtes élue présidente du comité.

[Traduction]

**Le sénateur Lise Bacon (présidente)** occupe le fauteuil.

**La présidente :** Je tiens à remercier les honorables sénateurs de m'accorder leur confiance. Nous allons tâcher de poursuivre ce que nous avons entrepris lors de la dernière session. Je vais maintenant accueillir une motion visant l'élection d'un vice-président.

**Le sénateur Dawson :** Je propose le sénateur Oliver.

**La présidente :** Le sénateur Oliver est-il d'accord?

**Le sénateur Oliver :** Oui, j'accepte avec plaisir.

**La présidente :** Félicitations pour votre nomination, sénateur Oliver. Notre comité compte de bons membres, et je suis certaine que vous apprécierez votre rôle de vice-président.

En ce qui a trait au Sous-comité du programme et de la procédure, j'aimerais nommer un autre membre du comité pour siéger au comité directeur. Pourriez-vous me soumettre une motion à cet effet, afin que nous puissions nous atteler à la tâche immédiatement?

**Le sénateur Tkachuk :** Madame la présidente, je propose le sénateur Dawson, si cela vous convient, à vous et au sénateur Dawson, bien entendu.

**La présidente :** Cela vous va-t-il, sénateur Dawson?

**Le sénateur Dawson :** Oui.

**La présidente :** La motion est adoptée.

Sénateurs, il me faut également une motion visant à faire imprimer les délibérations du comité, ce qui constitue le quatrième point à l'ordre du jour.

**Le sénateur Dawson :** J'en fais la proposition.

**The Chair:** The motion is agreed to. The chair is authorized to set the number to meet demand.

The next item on the agenda, number 5, is pursuant to rule 89, and gives the chair authorization to hold meetings and to receive and print evidence when a quorum is not present.

**Senator Oliver:** I so move.

**The Chair:** Shall I read this item?

**Some Hon. Senators:** No.

**The Chair:** Item number 5 is agreed to.

Item number 6 concerns the financial report. It states that the committee adopt the draft first report prepared in accordance with rule 104. Senators have a copy of the report. Do I have a motion on that item? The motion is carried.

Number 7 on the agenda is with respect to the research staff.

**Senator Tkachuk:** I so move.

**The Chair:** Thank you, Senator Tkachuk. The item is agreed to.

Number 8 concerns the authority to commit funds and certify accounts.

**Senator Pépin:** I so move.

**The Chair:** Thank you, Senator Pépin. Senator Pépin is replacing Senator Fox this morning.

The next item on the agenda concerns travel.

**Senator Dawson:** I so move.

**The Chair:** The item is agreed to. We will get back to that.

Number 10 is the next item and concerns the designation of members travelling on committee business.

**Senator Pépin:** I so move.

**The Chair:** The item is agreed to.

The next item is travelling and living expenses of witnesses.

**Senator Pépin:** I so move.

**The Chair:** The item is agreed to.

Number 12 is the electronic media coverage of public meetings.

**Senator Dawson:** I so move.

**The Chair:** The item is agreed to.

Number 13 is the budget for legislation, and you have Appendix C before you.

**Senator Tkachuk:** I so move.

**The Chair:** Thank you, Senator Tkachuk. The item is agreed to.

**La présidente :** La motion est adoptée. La présidence est autorisée à déterminer le nombre d'exemplaires à imprimer pour répondre à la demande.

Le point suivant à l'ordre du jour, le cinquième, concerne l'article 89 du Règlement. Il s'agit d'accorder à la présidence l'autorisation de tenir des séances et de recevoir et d'imprimer les témoignages en l'absence de quorum.

**Le sénateur Oliver :** Je fais une proposition en ce sens.

**La présidente :** Dois-je lire cet article?

**Des voix :** Non.

**La présidente :** Le cinquième article est adopté.

Le sixième point, qui concerne le rapport financier, prévoit l'adoption par le comité de l'ébauche du premier rapport, préparé conformément à l'article 104 du Règlement. Les sénateurs en ont une copie. Ai-je une motion là-dessus? La motion est adoptée.

Le septième article à l'ordre du jour porte sur le personnel de recherche.

**Le sénateur Tkachuk :** J'en fais la proposition.

**La présidente :** Merci, sénateur Tkachuk. L'article est adopté.

À l'article 8, il est question de l'autorisation à engager des fonds et à approuver les comptes à payer.

**Le sénateur Pépin :** Je le propose.

**La présidente :** Merci, sénateur Pépin. Le sénateur Pépin remplace le sénateur Fox ce matin.

Le point suivant à l'ordre du jour concerne les voyages.

**Le sénateur Dawson :** J'en fais la proposition.

**La présidente :** L'article est adopté. Nous y reviendrons.

Le suivant, l'article 10, traite de la désignation des membres du comité qui voyagent pour les affaires du comité.

**Le sénateur Pépin :** J'en fais la proposition.

**La présidente :** L'article est adopté.

Le point suivant concerne les frais de déplacement et de séjour des témoins.

**Le sénateur Pépin :** J'en fais la proposition.

**La présidente :** L'article est adopté.

L'article 12 porte sur la diffusion des délibérations publiques par les médias d'information électronique.

**Le sénateur Dawson :** Je le propose.

**La présidente :** L'article est adopté.

Le 13<sup>e</sup> article concerne le budget relatif à l'examen des mesures législatives; vous avez devant vous l'Annexe C.

**Le sénateur Tkachuk :** J'en fais la proposition.

**La présidente :** Merci, sénateur Tkachuk. L'article est adopté.



The next item, number 14, concerns the time slots for regular meetings. The scheduled times are still Tuesday at 9:30 a.m. and Wednesday at 6:15 p.m.

**Senator Oliver:** At what time does the Tuesday meeting finish?

**The Chair:** We usually stop around eleven o'clock. We have a caucus meeting, and I believe you also have a caucus meeting near that time.

**Senator Tkachuk:** Yes, we do.

**Senator Oliver:** At what time does the meeting end on Wednesday night?

**The Chair:** We sit for a maximum of two hours.

**Senator Tkachuk:** I used to want to work until midnight, but Senator Bacon would not allow it.

**The Chair:** We have dinner at 5:30, prior to the meeting.

Do you agree on that?

**Senator Oliver:** Agreed.

**The Chair:** Next is other business, number 15.

You have a pink notice of motion before you.

Honourable Senators, I give notice that at the next sitting of the Senate,

I will move,

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's

- i) Pacific Gateway container ports
- ii) east coast container ports and
- iii) central container ports

and current and appropriate future policies relating thereto.

That the Committee submit its final report no later than March 31, 2008, and

That the papers and evidence received and taken and the work accomplished by the Committee on the subject since the First Session of the Thirty-Ninth Parliament be referred to the Committee.

It is the same dossier that we have been working on. We have to go back to the House and receive permission to do it again.

**Senator Tkachuk:** We will move all the testimony forward; is that right?

**The Chair:** Yes, and I will move that the committee submit its final report not later than March 31, 2008. We had December 31, 2007, but we will move it to March to give us enough time to complete the report. I will further move that the papers and evidence received and taken and the work accomplished by the

Le point suivant, le 14<sup>e</sup>, concerne l'horaire des séances régulières. Celles-ci sont toujours prévues pour le mardi, à 9 h 30, et le mercredi, à 18 h 15.

**Le sénateur Oliver :** À quelle heure la séance du mardi se termine-t-elle?

**La présidente :** Normalement, autour de 11 heures. Nous avons une réunion du caucus, et je pense que c'est également votre cas vers la même heure.

**Le sénateur Tkachuk :** Oui, en effet.

**Le sénateur Oliver :** À quelle heure la séance du mercredi soir se termine-t-elle?

**La présidente :** Nous siégeons un maximum de deux heures.

**Le sénateur Tkachuk :** Je voulais travailler jusqu'à minuit, mais le sénateur Bacon ne me le permettait pas.

**La présidente :** Nous avons un dîner à 17 h 30, avant la séance.

Tout le monde est-il d'accord?

**Le sénateur Oliver :** D'accord.

**La présidente :** Le point suivant concerne les autres travaux.

Vous avez devant vous un avis de motion, en rose.

Honorables sénateurs, je vous avise qu'à la prochaine séance du Sénat,

Je proposerai :

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par :

- i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique;
- ii) les ports à conteneurs de la côte Est;
- iii) les ports à conteneurs du centre du Canada

ainsi que les politiques actuelles et futures à cet égard.

Que le Comité soumette son rapport final au plus tard le 31 mars 2008, et

Que les mémoires reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le Comité sur le sujet depuis la première session de la 39<sup>e</sup> législature soient renvoyés au Comité.

Il s'agit du même dossier sur lequel nous avons travaillé. Nous devons retourner à la Chambre pour obtenir la permission de l'étudier encore une fois.

**Le sénateur Tkachuk :** Nous allons présenter tous les témoignages, n'est-ce pas?

**La présidente :** Oui, et je vais proposer que le comité dépose son rapport final au plus tard le 31 mars 2008. Nous avions prévu le 31 décembre 2007, mais nous déplacerons cela au mois de mars pour nous donner suffisamment de temps pour terminer le rapport. Je vais ensuite proposer que les mémoires reçus, les

committee on the subject since the first session of the 39th Parliament be referred to the committee. We will pursue what we have already started.

**Senator Oliver:** As I understand it, there is no government legislation on either communications or transport ready to come to this committee.

**The Chair:** There is one in the House, but it is not ready to come to committee.

**Senator Oliver:** I think it was amended by the NDP so it will be back in committee for a while. The rule in this committee, I think, is that government legislation would take priority over study.

**The Chair:** Yes, we stop studying what we have on the motion, and then we will pursue the work on the containerized freight.

**Senator Oliver:** Due to the number of senators on the government side, it is very difficult for government senators to travel for studies like this, particularly when the Senate is sitting. Therefore, if more travel were envisaged, there would have to be consultation with the whips and the leadership on each side.

**The Chair:** We usually do consult with the whips and the leadership.

**Senator Oliver:** I do not think we would be allowed to travel on a Tuesday, Wednesday or Thursday.

**The Chair:** We have one trip to Halifax, in your own province.

**Senator Oliver:** It is an important city.

**Senator Tkachuk:** Okay. Forget what he said previously.

**The Chair:** Halifax is one city we have to visit.

**Senator Dawson:** We went to Montreal on a Monday and Tuesday, so I guess we could negotiate.

**The Chair:** Could we negotiate Tuesday?

**Senator Tkachuk:** Senator Oliver, Senator Bacon always consulted with me on travel. We did not have any problems organizing travel with the whips. There was never an argument. We just got it done.

**The Chair:** Perhaps we could leave on a Sunday, do our work on Monday and Tuesday, and come back for Wednesday. We will deal with that with the whips.

There is another trip to Prince Rupert. We missed Prince Rupert when we went to Vancouver. We traveled to Prince Rupert but could not land. We have discussed traveling with four senators, two from each side, plus a researcher and the clerk. That is the minimum number of people to go to Prince Rupert. The timing for that will also have to be discussed with the whips. If we extend our reporting date to March 31, we will have time to do both.

témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité sur le sujet depuis la première session de la 39<sup>e</sup> législature soient renvoyés au comité. Nous allons continuer ce que nous avons déjà commencé.

**Le sénateur Oliver :** Si je comprends bien, aucune mesure législative du gouvernement concernant les communications ou le transport n'est prête à être présentée à ce comité.

**La présidente :** Il y en a une à la Chambre, mais elle n'est pas prête à être étudiée en comité.

**Le sénateur Oliver :** Je pense qu'elle a été amendée par le NPD, alors elle sera de retour devant comité pendant un bout de temps. À notre comité, je pense que la règle veut qu'une mesure législative du gouvernement prime sur l'étude.

**La présidente :** Oui, nous cesserons d'étudier ce que prévoit la motion, puis nous poursuivrons nos travaux sur le fret conteneurisé.

**Le sénateur Oliver :** En raison de leur nombre, il est très difficile pour les sénateurs du parti ministériel de se déplacer pour des études comme celles-là, particulièrement lorsque le Sénat siège. Par conséquent, si l'on envisage de se déplacer davantage, il faudra consulter les whips et les leaders des deux côtés.

**La présidente :** C'est ce que nous faisons habituellement; nous consultons les whips et la direction des partis.

**Le sénateur Oliver :** Je ne pense pas qu'on nous permettrait de nous déplacer un mardi, un mercredi ou un jeudi.

**La présidente :** Nous avons un voyage à Halifax, dans votre province.

**Le sénateur Oliver :** C'est une ville importante.

**Le sénateur Tkachuk :** D'accord. Oubliez ce qu'il a dit précédemment.

**La présidente :** Halifax est une ville que nous devons visiter.

**Le sénateur Dawson :** Nous sommes allés à Montréal un lundi et un mardi, alors j'imagine que c'est négociable.

**La présidente :** Pourrions-nous négocier un déplacement le mardi?

**Le sénateur Tkachuk :** Sénateur Oliver, le sénateur Bacon m'a toujours consulté au sujet des déplacements. Nous n'avons jamais eu de problème à organiser des déplacements avec les whips. Il n'y a jamais eu de discussion. Nous l'avons simplement fait.

**La présidente :** Peut-être pourrions-nous partir un dimanche, effectuer nos travaux les lundi et mardi et revenir pour le mercredi. Nous allons arranger cela auprès des whips.

Il y a un autre déplacement à Prince Rupert. Nous avons manqué cette destination quand nous sommes allés à Vancouver. Nous nous sommes déplacés à Prince Rupert, mais n'avons pas pu atterrir. Nous avons parlé de voyager avec quatre sénateurs, deux de chaque côté, en plus d'un attaché de recherche et d'un greffier. C'est le nombre minimum de personnes qui iraient à Prince Rupert. On devra également discuter avec les whips des dates. Si nous repoussons notre date de dépôt du rapport au 31 mars, nous aurons le temps de faire les deux.



We will take those two trips. We will not travel abroad.

Under “other business,” we must submit a budget to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. You have it in your dossier and it includes the trips to Prince Rupert and Halifax.

**Senator Oliver:** Are these the same numbers that were presented to that committee for the previous trips to Prince Rupert and Halifax?

**The Chair:** They are close.

**Mr. Robert:** I copied it from the past budgets.

**Senator Oliver:** If it was approved before, why do we not agree with this, unless you think we will incur additional charges? If not, I move the adoption of the budget.

**The Chair:** It is agreed.

**Senator Dawson:** I move the motion on the Pacific Gateway container port.

**The Chair:** That is agreed.

Senator Oliver also moved the motion regarding power to engage the services of such counsel and technical, clerical and other persons as may be necessary.

That is agreed.

We will meet next week. In the meantime the steering committee will meet.

**Senator Dawson:** I want to welcome the new researcher.

**The Chair:** Yes, welcome Ms. Padova. Congratulations and best wishes. We are also pleased to have Terrence Thomas with us again. Welcome to our committee. I know you will enjoy it. We work hard here.

**Senator Dawson:** As you know, Senator Mercer is still on sick leave, and he has been “Mr. Halifax” on this issue since the beginning. I think we should make sure we get a full update on him before we plan to travel to Halifax. We had always thought of going to Halifax first, but in order to be sure that Senator Mercer is available, perhaps we could to travel to Prince Rupert first.

**Senator Oliver:** Senator Mercer is in Halifax.

**Senator Dawson:** He is, but he is not mobile. I do not think he can travel right now.

The committee adjourned.

Nous allons faire ces deux voyages. Nous ne nous déplacerons pas à l'étranger.

En vertu de la rubrique « autres travaux », nous devons soumettre un budget au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration. Vous avez cela dans votre dossier, qui inclut également les déplacements à Prince Rupert et à Halifax.

**Le sénateur Oliver :** Est-ce qu'il s'agit là des mêmes chiffres que ceux que nous avons soumis à ce comité pour le précédent voyage à Prince Rupert et à Halifax?

**La présidente :** Ils s'en approchent.

**M. Robert :** Je les ai copiés des budgets précédents.

**Le sénateur Oliver :** Si ces chiffres ont déjà été adoptés, pourquoi ne les approuvons-nous pas? À moins que vous ne pensiez que nous encourrions des frais supplémentaires? Sinon, je propose l'adoption du budget.

**La présidente :** D'accord.

**Le sénateur Dawson :** Je propose la motion concernant le port à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique.

**La présidente :** La motion est adoptée.

Le sénateur Oliver a également présenté la motion concernant le pouvoir de faire appel aux services de conseillers juridiques, de techniciens, d'employés de bureau et d'autres personnes, au besoin.

La motion est adoptée.

Nous nous réunirons la semaine prochaine. Entre-temps, le comité directeur tiendra une rencontre.

**Le sénateur Dawson :** J'aimerais souhaiter la bienvenue à la nouvelle attachée de recherche.

**La présidente :** Oui, bienvenue à Mme Padova. Félicitations, et mes souhaits les plus sincères. Nous avons également l'honneur, encore une fois, de compter Terrence Thomas parmi nous. Bienvenue à notre comité. Je sais que vous apprécierez votre participation. Nous travaillons fort, ici.

**Le sénateur Dawson :** Comme vous le savez, le sénateur Mercer est encore en congé de maladie, et depuis le début, il a été « M. Halifax » en ce qui concerne cette question. Je pense que nous devrions veiller à nous informer de sa situation avant de planifier un déplacement à Halifax. Nous avions toujours pensé y aller en premier, mais pour être certains que le sénateur Mercer sera disponible, nous pourrions peut-être nous rendre à Prince Rupert d'abord.

**Le sénateur Oliver :** Le sénateur Mercer est à Halifax.

**Le sénateur Dawson :** Oui, mais il n'est pas mobile. Je pense qu'il ne peut pas se déplacer en ce moment.

La séance est levée.

OTTAWA, Tuesday, November 20, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:33 a.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

**Senator Lise Bacon (Chair)** in the chair.

[Translation]

**The Chair:** Honourable senators, we are again today discussing transport. We must examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Our witnesses this morning are, from Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port, Mr. Doug Campbell, CEO; the mayor of the City of Moose Jaw, Mr. Dale McBain; from Saskatchewan AgriVision Corp., Mr. C.M. (Red) Williams, President, and President of Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port; and from the City of Saskatoon, the mayor, Mr. Donald Atchison, and Randy Grauer, city planner.

Welcome all. You have asked to meet with the committee while you are here in Ottawa. This is our first meeting following prorogation of the last session. We are pleased to have you with us. We have met with some of you in Vancouver.

Senators, since our guests will be leaving around 10:15, we will allow for 15 minutes of information from them followed by a half-hour question period, if you agree.

Welcome, Mr. Campbell. The floor is yours.

**Doug Campbell, CEO, Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port:** Thank you, Madam Chair and honourable senators. It is a pleasure to be back with you. We met with some of you exactly eight months ago in Vancouver, and I understood that your trip to Prince Rupert was what you might call a wild goose chase. We have had discussions with your clerk. We hope to be of assistance to you in that matter and in others.

I am a former vice-president of Canadian National Railway, and I know that railway would be delighted to give you a train ride to Prince Rupert, whether you get on at Saskatoon or Moose Jaw, let alone Edmonton, Prince George or Kitimat.

**Senator Tkachuk:** Even senators do not have that much time.

**Mr. Campbell:** Thank you, Senator Tkachuk.

OTTAWA, le mardi 20 novembre 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 33 pour étudier le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard, et en faire rapport.

**Le sénateur Lise Bacon (présidente)** occupe le fauteuil.

[Traduction]

**La présidente :** Honorables sénateurs, nous sommes réunis une fois de plus aujourd'hui pour discuter des transports. Nous devons étudier le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, de la côte est et du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard, et en faire rapport.

Nous accueillons ce matin les témoins suivants : M. Doug Campbell, président-directeur général de Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port; M. Dale McBain, maire de la ville de Moose Jaw; M. C.M. (Red) Williams, président de Saskatchewan AgriVision Corp. et président de Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port; et enfin de la ville de Saskatoon, nous accueillons M. Donald Atchison, maire de la ville, et Randy Grauer, urbaniste.

Bienvenue à tous. Vous avez demandé à rencontrer notre comité pendant votre séjour à Ottawa. C'est notre première réunion après la prorogation de la dernière session. Nous sommes heureux de vous accueillir parmi nous. Nous avons rencontré certains d'entre vous à Vancouver.

Sénateurs, comme nos invités vont partir vers 10 h 15, nous allons leur accorder 15 minutes, après quoi nous aurons une période de questions d'une demi-heure, si cela vous convient.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Campbell. Vous avez la parole.

**Doug Campbell, PDG, Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port :** Merci, madame la présidente et honorables sénateurs. C'est un plaisir de vous retrouver. Nous avons rencontré certains d'entre vous il y a exactement huit mois à Vancouver, et je crois savoir que, par la suite, vous avez fait choux blanc à Prince Rupert. Nous avons eu des discussions avec votre greffier. Nous espérons pouvoir vous être utiles dans ce dossier et dans d'autres aussi.

Je suis un ancien vice-président de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et je sais que cette compagnie serait ravie de vous amener en train à Prince Rupert, que vous montiez à bord à Saskatoon ou à Moose Jaw, ou même à Edmonton, Prince George ou Kitimat.

**Le sénateur Tkachuk :** Même les sénateurs n'ont pas autant de temps libre.

**M. Campbell :** Merci, sénateur Tkachuk.



At our last presentation, I was joined by Mayor McBain from the City of Moose Jaw, and by Dr. Williams, who has added another title to his illustrious career, that of president of the organization called Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port. Since we met with you, we have changed the name and the scope — all to the better — probably three or four times. In addition, we are delighted to have with us the Mayor of Saskatoon, Donald Atchison.

With your permission, we will have Dr. Williams give you a quick overview of where we have been and where we are. Mayor McBain will then give an update from Moose Jaw, Mayor Atchison will give an update from Saskatoon and, time permitting, I shall give a PowerPoint presentation, to give you more detail as to what we are doing on the trade and transport fronts.

**C.M. (Red) Williams, President, Saskatchewan AgriVision Corp., and President of Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port:** Good morning, honourable senators. I represent Saskatchewan AgriVision. For those who were not at our previous meeting, we are the lead organization, joined by the REDAs from Regina, Saskatoon and other cities. Since last we met, we have had a great deal more activity, and have come up with a better focus on what we are doing in the organization.

Since we last met you, we have studied the SmartPort in Kansas City, which has been suggested to us as a model, and with which we agree, so we are more or less using that as a pattern. We have had meetings with the group in Halifax as well as in Vancouver. We have had several meetings in Denver, because of the new truck corridor that comes up from Texas, through Denver, to Regina. That is developing. Of course, we were in Prince Rupert for the opening there, which was of considerable interest.

We have been very busy contacting our stakeholders. The key stakeholders, as you know, are the shipping lines and the railways. We have been working closely with CNR and the truckers and are beginning to develop quite a good relationship. CNR is beginning to provide us with required data to set up the models and develop a business plan, which is what the private sector is really interested in. They want to see a business plan that will demonstrate that, not only is it logistically sound to bring boxes into Saskatchewan for restuffing, but it is also economically sound. They are waiting for a model that shows that. Mr. Campbell is taking the lead on that. He has become the CEO on this project because of his tremendous experience in the transportation system.

This is a national issue. Even though we are based in Saskatchewan, it is clearly a national issue as well as a key provincial issue. I suggest that if we are not able to create a nimble transportation system that can take on containers in a modern way, we might as well forget about all our value-added

À notre dernière comparution devant le comité, j'étais accompagné du maire McBain de la ville de Moose Jaw et de M. Williams, qui a ajouté un autre titre à son illustre carrière, celui de président de l'organisation appelée Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port. Depuis que nous vous avons rencontré, nous avons changé le nom de notre organisation et l'étendue de nos activités probablement trois ou quatre fois, toujours pour le mieux. De plus, nous sommes ravis d'être accompagnés aujourd'hui du maire de Saskatoon, M. Donald Atchison.

Avec votre permission, nous allons demander à M. Williams de vous faire un bref survol de nos activités passées et présentes. Le maire McBain vous donnera ensuite le point de vue de Moose Jaw, le maire Atchison vous donnera celui de Saskatoon et, si le temps le permet, je ferai un bref exposé PowerPoint pour vous donner plus de détails sur ce que nous faisons dans le domaine du commerce et du transport.

**C.M. (Red) Williams, président, Saskatchewan AgriVision Corp., et président de Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port :** Bonjour, honorables sénateurs. Je représente la Saskatchewan AgriVision. Pour ceux qui n'étaient pas présents à notre dernière rencontre, nous sommes l'organisation principale et nous travaillons de concert avec les REDA de Regina, Saskatoon et d'autres villes. Depuis notre dernière rencontre, nous avons déployé énormément d'activité et avons défini plus précisément ce que nous faisons à notre organisation.

Depuis la dernière fois que nous nous sommes vus, nous avons étudié le SmartPort à Kansas City, que l'on nous avait invités à prendre comme modèle, et nous avons convenu que c'est en effet un bon modèle à suivre et nous nous en inspirons donc plus ou moins étroitement. Nous avons eu des rencontres avec le groupe à Halifax et aussi à Vancouver. Nous avons eu plusieurs réunions à Denver, à cause du nouveau corridor pour camions qui va du Texas à Regina en passant par Denver. On est en train de mettre cela en place. Bien sûr, nous étions à Prince Rupert pour l'inauguration, qui a suscité beaucoup d'intérêt.

Nous avons été très occupés à communiquer avec nos intervenants. Les principaux intervenants, comme vous le savez, sont les lignes de navigation et les compagnies de chemin de fer. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le CN et les camionneurs et nous commençons à établir de très bonnes relations. Le CN commence à nous donner les données nécessaires pour élaborer des modèles et établir un plan d'activités, et c'est ce qui intéresse vraiment les gens du secteur privé. Ils veulent voir un plan d'affaires qui fera la preuve que c'est non seulement faisable du point de vue logistique, mais aussi économiquement rentable d'amener des boîtes en Saskatchewan pour les remplir. Ils attendent de voir un modèle qui en fera la preuve. M. Campbell s'occupe de ce dossier. Il est devenu le PDG de ce projet à cause de sa très vaste expérience dans le secteur des transports.

C'est une question d'envergure nationale. Même si nous sommes basés en Saskatchewan, c'est clairement une question nationale aussi bien que provinciale. J'affirme que si nous ne sommes pas capables de créer un système de transport agile et capable d'acheminer les conteneurs d'une manière moderne, nous

industries — and the future of the Prairies is value-added industries. Therefore, we must do it. It is not a wish or a hope; we must have a nimble transportation system to handle containers in the Prairies. That is our objective.

This has to happen quickly, not only for a particular advantage, but because almost every city of any size on the Prairies and in the northern tier states is looking at what it might do to position itself, given the congestion on the West Coast and better transportation. A city makes a decision and makes a relationship with trucking and rail lines and so forth, and suddenly the system begins to freeze into different positions. We would be remiss if we do not start moving ahead, to get our plans into place before the system begins to freeze up on us. That is where we are.

We are working hard on this issue, and I am beginning to see the daylight. As you know, the issue is a complex one; on first addressing the issue, it looks simple, but it becomes more complex. That is more or less the background.

**Dale McBain, Mayor, City of Moose Jaw:** Honourable senators, I appreciate the opportunity to attend before the committee and to support the Prairie-to-Ports Gateway initiative.

Moose Jaw is a thriving community of about 34,000 people, serving a trading area of 56,000. We are the home of the Snowbirds, Canada's flight aerobatic demonstration squadron, the NATO flying training in Canada, and the Saskatchewan headquarters for Canadian Pacific Railway, CPR.

As the mayor of the City of Moose Jaw, I believe Moose Jaw is uniquely positioned to contribute to the Saskatchewan solution that we call the Prairie gateway. The Prairie gateway is the best way to maximize the existing transportation assets across the province. This initiative will bring a series of value-added services to the movement of freight between Canada and Asia and, more important, between Canada, the U.S. and Asia.

The development of the Prairie gateway will improve shipping as well as improve efficiency of goods passing through Canada on the way to the U.S. and goods coming into Canada destined for major Eastern Canadian cities, as well as goods being shipped via containers to locations outside of Canada.

Moose Jaw is centrally located in the southern part of the province. We are at the intersection of three major highways, Highway 1, Highway 2, and Highway 39, which is the direct link to the United States. The portal on Highway 39 is one of the 10 top border crossings in the Prairies. It is a top border crossing for us on the Prairies.

sommes aussi bien de laisser tomber toutes nos industries à valeur ajoutée — or celles-ci représentent l'avenir des Prairies. Par conséquent, nous devons le faire. Ce n'est pas un souhait ou un espoir; nous devons avoir un système de transport agile capable de manutentionner les conteneurs dans les Prairies. C'est notre objectif.

Cela doit se faire rapidement, non seulement pour en tirer un avantage particulier, mais aussi parce que presque toutes les villes, quelle que soit leur taille, dans les Prairies et dans les États américains septentrionaux, cherchent à se positionner, étant donné la congestion sur la côte ouest et l'amélioration des transports. Une ville prend une décision et établit des relations avec des compagnies de camionnage et de chemin de fer, et cetera, et tout à coup, le système s'enraye et se fige dans des positions différentes. Ce serait négligence de notre part de ne pas aller de l'avant, de ne pas réaliser nos plans avant que le système s'enraye et nous interdise tout progrès. Voilà où nous en sommes.

Nous travaillons d'arrache-pied à ce dossier, et je commence à voir la lumière au bout du tunnel. Comme vous le savez, il s'agit d'une question complexe; au premier abord, elle paraît simple, mais à l'étude, elle devient plus complexe. Voilà plus ou moins le contexte.

**Dale McBain, maire, ville de Moose Jaw :** Honorables sénateurs, j'apprécie d'avoir l'occasion de comparaître devant le comité et d'appuyer l'initiative Prairie-to-Ports Gateway.

Moose Jaw est une collectivité dynamique d'environ 34 000 habitants dont les commerces desservent un bassin de 56 000 personnes. On y retrouve les Snowbirds, l'escadrille de démonstration de voltige aérienne du Canada, le centre d'entraînement au pilotage de l'OTAN au Canada et le siège social en Saskatchewan du Chemin de fer Canadien Pacifique, le CFCP.

À titre de maire de la ville de Moose Jaw, j'estime que Moose Jaw est dans une position idéale pour contribuer à la solution mise de l'avant par la Saskatchewan que nous appelons la porte d'entrée des Prairies. C'est la meilleure façon de maximiser les actifs dont dispose la province en matière de transport. Cette initiative engendrera de multiples services à valeur ajoutée au trafic du fret entre le Canada et l'Asie et, ce qui est plus important, entre le Canada, les États-Unis et l'Asie.

La concrétisation de la porte d'entrée des Prairies améliorera l'expédition tout en rehaussant l'efficacité pour les marchandises qui passent par le Canada en direction des États-Unis et les marchandises qui entrent au Canada à destination des principales villes de l'est du pays, ainsi que les marchandises expédiées par conteneurs à l'étranger.

Moose Jaw est située au cœur de la région sud de la province, à l'intersection de trois grandes autoroutes, l'autoroute 1, l'autoroute 2 et l'autoroute 39, qui constitue un lien direct vers les États-Unis. Le portique situé sur l'autoroute 39 est l'un des dix postes frontaliers les plus achalandés des Prairies. C'est un poste frontière très important pour nous dans les Prairies.



As I said, we are on the CPR main line; however, we are also the northern terminus of the Soo Line that connects directly to Chicago. Probably better than 100 car trains, a mile long, double stacked with containers head down to Chicago, many of them every day. A large number of trains pass through on their way to Chicago every day.

We also have a CNR link in Moose Jaw, which links to their transcontinental line in Melville and provides access to all parts of North America. We have some short lines that terminate in Moose Jaw also.

There are 29 trucking companies that provide bulk and specialized freight service in Moose Jaw. We have trailer leasing, trailer repair, we have CPR intermodal services, warehousing freight logistics and trans-loading facilities. We also have Doepker Industries Ltd. One of Doepker's five plants is in Moose Jaw; the company manufactures trailers for a large number of applications, including their Prairie grain applications and their applications in the forest industry.

Two new distribution centres recently opened in Moose Jaw, specifically, a John Deere after-market part distribution centre and a fresh vegetable warehouse and distribution centre serving Western Canada. We believe we are ideally located to become a major warehousing and distribution centre. Air transportation is a short 70 kilometres away at the Regina International Airport.

We have a very diverse economy. We are best known as a tourist destination, based on our heritage and culture — the Moose Jaw Temple Gardens Mineral Spa, the tunnels of Moose Jaw, which is a great tourist draw.

We are also a major agricultural production sales and service centre. We are a major staging area for crops grown in southern Saskatchewan for export, including high-quality milling wheats, malt barley and pulse crops. The vast majority of pulse crops that are exported from Saskatchewan are grown within a 50-mile radius of Moose Jaw. These crops are destined for the Middle East and for India.

We have the only federally inspected beef processing facility in the province, XL Foods, and Moose Jaw Pork Packers Ltd., a pork processing facility that has had some difficulties but is scheduled to reopen in the next 90 days.

We have a number of heavy industries located around Moose Jaw, including Canadian Salt Limited, which produces table salt, Saskatchewan Minerals, which produces sodium sulphate, Saskferco, which is in the Regina-Moose Jaw corridor and produces fertilizer, as well as the newest ethanol plant, a 150-million litre terra grain ethanol plant that is being built and will start production in January 2008.

Comme je l'ai mentionné, la ville jouxte la ligne principale du CFCP; toutefois, la ville est aussi le terminus septentrional de la ligne Soo qui fait directement le lien vers Chicago. Des convois de plus d'une centaine de wagons qui s'étirent sur un mille de longueur et qui sont remplis de conteneurs empilés les uns sur les autres filent vers Chicago. Bon nombre d'entre eux font le voyage tous les jours. Un grand nombre de trains traversent la ville tous les jours en direction de Chicago.

Moose Jaw dispose aussi d'un lien CN qui rejoint sa ligne transcontinentale à Melville et fournit un accès à toutes les régions de l'Amérique du Nord. Il y a aussi certaines lignes courtes qui se terminent à Moose Jaw.

Quelque 29 entreprises de camionnage offrent un service de fret en vrac et spécialisé à Moose Jaw. Nous louons et réparons des remorques; nous avons les services intermodaux du CFCP, ainsi que des installations logistiques d'entreposage du fret et de transbordement. La société Doepker Industries Ltd. est aussi présente chez nous. L'une des cinq usines de la Doepker est située à Moose Jaw. Cette compagnie fabrique des remorques permettant un grand nombre d'applications, y compris dans le secteur céréalier des Prairies et dans l'industrie forestière.

Deux nouveaux centres de distribution ont récemment ouvert leurs portes à Moose Jaw, plus précisément un centre de distribution de pièces de rechange John Deere ainsi qu'un entrepôt de légumes frais et un centre de distribution desservant l'ouest du Canada. Nous sommes convaincus que l'emplacement de la ville est idéal pour qu'elle devienne un important centre de distribution et d'entreposage. Et l'aéroport international de Regina n'est qu'à 70 kilomètres de distance.

Notre économie est très diversifiée. La ville est surtout connue en tant que destination touristique. En effet, son patrimoine et sa culture — le Temple Gardens Mineral Spa, les tunnels de Moose Jaw — constituent des attractions touristiques très courues.

Moose Jaw est aussi une plaque tournante de la vente de produits agricoles et un centre de services. C'est un lieu où l'on concentre les récoltes provenant du sud de la Saskatchewan destinées à l'exportation, notamment des blés de mouture de haute qualité, de l'orge de brasserie et des légumineuses à graines. La grande majorité des légumineuses exportées à partir de la Saskatchewan sont cultivées dans un rayon de 50 milles de Moose Jaw. Ces cultures sont destinées au Moyen-Orient et à l'Inde.

Nous avons le seul établissement de transformation du bœuf sous inspection fédérale dans la province, la compagnie XL Foods, et aussi Moose Jaw Pork Packers Ltd., établissement de transformation du porc qui a connu quelques difficultés mais qui doit rouvrir d'ici 90 jours.

Nous avons un certain nombre d'industries lourdes situées autour de Moose Jaw, notamment Canadian Salt Limited, qui produit du sel de table, Saskatchewan Minerals, qui produit du sulfate de sodium, Saskferco, qui se trouve dans le corridor Regina-Moose Jaw et qui produit des engrais, de même que la plus récente usine d'éthanol, une usine d'éthanol de grain de 150 millions de litres qui est actuellement en construction et qui va entrer en production en janvier 2008.

All of these developments in and around Moose Jaw, right from our tourism through to the ethanol plant that will open next year, are dependent on transportation. Therefore, we see transportation as being integral to Moose Jaw, as well as Saskatchewan. Saskatchewan — Moose Jaw, in particular — provides a very cost-effective competitive environment in which to do business.

I am very excited about the prospect of the Prairie gateway and the role Moose Jaw can play in expanding opportunities, not only in our community but throughout the province and Western Canada. As Mr. Williams has indicated, borrowing from the successful experience in Kansas City — and unfortunately I was not able to be part of the delegation, but from what I understand from the feedback, the enterprise is very successful — I think Saskatchewan could have an inland-based smart port as an integrated economic development zone or a branded region. It would stimulate and add trade flow and investment within a larger continental and global trade network. This could be a virtual port, based on integrating and coordinating the physical infrastructure within the region. It is not a single location; it is not a single project. As I think I mentioned when I met with you in Vancouver, it is a Saskatchewan project that we see as a win-win-win — it will be good for transportation, it will be good for the province and it will be good for the nation.

I am excited and enthusiastic about this project. The City of Moose Jaw was pretty well in on the ground floor and we continue to support this project and believe it is a very worthwhile project.

I thank you very much for the opportunity to be here today.

**Mr. Campbell:** Thank you, Madam Chair. I shall show 17 slides, 10 seconds a slide, and then we will turn to the Mayor of Saskatoon.

This simply reinforces what Mayor McBain has just spoken about. I am sure most of you know that — Moose Jaw is in the centre — northwest and straight north go to Saskatoon, east, less than an hour, to Regina. Twenty minutes east are those three world-class plants, potash, fertilizer and salt, and the new ethanol plant. You can see southeast of Moose Jaw is the Soo Line, where a chap by the name of Al Capone was the first paying passenger.

**Senator Zimmer:** They say that is where his grave is, too.

**Mr. Campbell:** There are those 20-odd trucking firms that Mayor McBain mentioned. There is tourism, agriculture, manufacturing, heavy industry, the air base, the Snowbirds. What you see in blue is the Moose Jaw Economic Development Authority; if you go north from that, you see Saskatoon, which allows us to introduce the Mayor of Saskatoon.

Tout ce développement économique à Moose Jaw et aux alentours, depuis le tourisme jusqu'à l'usine d'éthanol qui va ouvrir l'année prochaine, est dépendant des transports. Par conséquent, nous considérons que les transports sont essentiels pour Moose Jaw et pour la Saskatchewan. La Saskatchewan — en particulier Moose Jaw — offre un environnement très favorable aux affaires, du point de vue du ratio coût efficacité.

Je suis très enthousiaste quant à la perspective de la porte d'entrée des Prairies et au rôle que Moose Jaw peut jouer en vue de multiplier les débouchés, non seulement dans notre collectivité mais dans l'ensemble de la province et de l'ouest du Canada. Comme M. Williams l'a mentionné, si l'on s'inspire de la réussite de Kansas City — malheureusement, je n'ai pas pu faire partie de la délégation, mais d'après ce que l'on m'a rapporté, l'entreprise est un succès retentissant — je pense que la Saskatchewan pourrait avoir un port intérieur intelligent dans le cadre d'une zone de développement économique intégré ou d'une région de marque. Cela stimulerait et accentuerait l'investissement et le flux des échanges commerciaux au sein d'un grand réseau commercial continental et planétaire. On pourrait envisager un port virtuel, fondé sur l'intégration et la coordination de l'infrastructure physique dans la région. Il ne s'agit pas d'un seul endroit, ni d'un seul projet. Comme je crois l'avoir mentionné lorsque je vous ai rencontrés à Vancouver, il s'agit d'un projet de la Saskatchewan que nous voyons comme un triple succès — il sera bon pour le transport, il sera bon pour la province et il sera bon pour le pays.

Je suis stimulé et enthousiasmé par ce projet. La ville de Moose Jaw l'a appuyé dès le départ et nous continuons de le soutenir puisque nous sommes convaincus qu'il est extrêmement valable.

Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité ici aujourd'hui.

**M. Campbell :** Merci, madame la présidente. Je vais présenter 17 diapositives, chacune ayant droit à 10 secondes. Ensuite, nous céderons la parole au maire de Saskatoon.

Mon intervention vient simplement renforcer ce que vient de dire le maire McBain. Je suis sûr que la plupart d'entre vous savez qu'à partir de Moose Jaw, qui est au centre, si on se dirige au nord-ouest et directement au nord, on arrive à Saskatoon, à l'est et en moins d'une heure, à Regina. À 20 minutes de distance à l'est se trouvent trois usines de classe mondiale, produisant respectivement de la potasse, des engrais et du sel, ainsi que la nouvelle usine d'éthanol. Vous pouvez voir au sud-est de Moose Jaw la ligne Soo, où un type du nom d'Al Capone a été le premier passager payant.

**Le sénateur Zimmer :** On dit aussi que c'est là que se trouve sa tombe.

**M. Campbell :** Sont aussi présentes la vingtaine d'entreprises de camionnage mentionnées par le maire McBain. Il y a aussi le tourisme, l'agriculture, la fabrication, l'industrie lourde, la base aérienne, les Snowbirds. Ce que vous voyez en bleu, c'est la Régie de développement économique de Moose Jaw; si vous allez au nord, vous voyez Saskatoon, ce qui nous permet de vous présenter le maire de Saskatoon.



**Donald Atchison, Mayor, City of Saskatoon:** Thank you very much, Madam Chair and senators. It is a pleasure to be with you this morning. The City of Saskatoon is really interested in this program. The reason we are so excited about it is because it makes good sense not only for Saskatoon and Saskatchewan, but for all of Canada. Saskatoon's population is approximately 210,000 people; however, we have the University of Saskatchewan, Kelsey and SIIT, so we really run in about 230,000 people during the winter season.

Saskatoon is the economic engine for the province of Saskatchewan. We are centrally located, the hub of the province. When we talk about being the economic engine, it is not the mayor of Saskatoon saying it. The Conference Board of Canada will tell you that Saskatoon is one of the nine cities in Canada that has to be successful in order for Canada to be successful.

Saskatoon has always called itself the Hub City. If you look at the map, you will see that all roads lead to Saskatoon. In Saskatoon, there is the CNR's main line, which goes directly to Prince Rupert. We also have the secondary CP main line that comes to Saskatoon that does connect to Moose Jaw and then on to the Soo Line into Chicago.

We have the Potash Corporation of Saskatchewan — commonly referred to as PotashCorp — which is the largest producer of potash in the world. We have Cameco and AREVA, the uranium industry. Studies indicate that containers that pull through Saskatoon and head into Toronto for distribution and then head back empty to Toronto and Prince Rupert cost one company alone approximately \$3 million a year. A distribution centre or container port in Saskatoon could save this one particular company alone approximately \$2 million a year. That is not only a savings for them but for the environment as well.

Saskatoon is one of the most cost-competitive cities in the entire world. Saskatoon is number eight in the Midwest area in North America for cost competitiveness as well. We just have so many good things going for us. The international corporations that are located in Saskatoon send teams into Saskatoon to find out why they are so efficient, why they have so many volunteers. They want to know what makes the City of Saskatoon tick. It is really the people: They have a private-sector energy and enthusiasm about them, and that is what makes Saskatoon so well received by companies once they get there.

After companies come, they complain we did not twist their arms hard enough to get them to come to Saskatoon in the first place.

The Conference Board of Canada has put Saskatoon at number one this year for GDP growth at 4.7 per cent. Just two years ago, we tied with Kitchener-Waterloo as well. The Conference Board of Canada said it is not possible to be number

**Donald Atchison, maire, ville de Saskatoon :** Merci beaucoup, madame la présidente et mesdames et messieurs les sénateurs. C'est un plaisir d'être avec vous ce matin. La ville de Saskatoon s'intéresse beaucoup à ce programme. Si nous sommes tellement enthousiastes, c'est que c'est un très bon programme non seulement pour Saskatoon et la Saskatchewan, mais pour l'ensemble du Canada. La population de Saskatoon est d'environ 210 000 habitants; cependant, nous avons l'Université de la Saskatchewan, Kelsey et SIIT, ce qui gonfle notre population à environ 230 000 habitants durant l'hiver.

Saskatoon est le moteur économique de la province de Saskatchewan. Nous sommes situés au centre de la province, nous en sommes le pivot. Pour ce qui est d'être la locomotive économique de la province, ce n'est pas le maire de Saskatoon qui l'affirme. Le Conference Board du Canada vous dira que Saskatoon est l'une des neuf villes du Canada qui doit connaître le succès pour que le Canada tout entier soit prospère.

Saskatoon s'est toujours qualifiée de plaque tournante. Si vous regardez la carte, vous verrez que toutes les routes mènent à Saskatoon. On y trouve la ligne principale du CN, qui va directement à Prince Rupert. Nous avons aussi la ligne principale de deuxième catégorie du Canadien Pacifique qui passe à Saskatoon et qui va ensuite à Moose Jaw et vers la voie de la ligne Soo jusqu'à Chicago.

Nous avons la Potash Corporation of Saskatchewan, couramment appelée PotashCorp, qui est le plus gros producteur de potasse au monde. Nous avons Cameco et AREVA, le secteur de l'uranium. Des études indiquent que les conteneurs qui passent par Saskatoon et s'en vont ensuite vers Toronto à des fins de redistribution, avant de revenir ensuite à vide à Toronto et Prince Rupert coûtent environ trois millions de dollars par année pour une compagnie seulement. Un centre de distribution ou un port pour conteneurs à Saskatoon pourrait faire économiser à cette compagnie en particulier environ deux millions de dollars par année. Ce sont des économies qui se répercutent également sur l'environnement.

Saskatoon est l'une des villes les plus compétitives du monde entier sur le plan des coûts. Saskatoon est au huitième rang dans la région du Midwest de l'Amérique du Nord pour la compétitivité des coûts. Nous avons tellement d'atouts dans notre jeu. Les sociétés internationales qui sont implantées à Saskatoon y envoient des équipes pour comprendre pourquoi on y est tellement efficient, pourquoi on y trouve tellement de bénévoles. Ils veulent savoir ce qui fait de la ville de Saskatoon une ville gagnante. En fait, ce sont les gens : ils ont l'énergie et l'enthousiasme du secteur privé, et c'est ce qui fait que les compagnies qui s'installent à Saskatoon y sont reçues à bras ouverts.

Une fois sur place, elles se plaignent qu'on n'avait pas exercé suffisamment de pressions pour les convaincre de venir s'installer à Saskatoon.

Le Conference Board du Canada situe Saskatoon au premier rang cette année pour la croissance du PIB, à 4,7 p. 100. Il y a à peine deux ans, nous étions à égalité avec Kitchener-Waterloo. Le Conference Board du Canada a dit qu'il n'est pas possible d'être



one in the country and then stay within the top ten after that. Last year, Saskatoon was sixth, after being first the previous year, and only missed being in third place by 0.2 per cent.

We have the most balanced economy in all of Canada — that comes from the Conference Board of Canada as well — as well as a number of advantages because of our geographic location. We are truly centrally located for North America, for distribution into the North as well, down into the United States, and off to the east.

There are so many things we could talk about, but I think I should leave it at that and leave time for questions. I want to thank you again for giving us this opportunity to meet with you this morning. Hopefully, we can have more meetings of this sort in the future.

**The Chair:** Since we last met in Vancouver, you have been working hard. I do appreciate what you have presented us with this morning. I must admit that the committee members have also been working very hard to find some suitable solution to the various problems that we are facing.

Kansas City SmartPort Inc. is still a non-profit, investor-based organization that is supported by both the public and private sectors. Will your project be based on the same kind of non-profit organization or have you found some good investors?

**Mr. Williams:** I will start off, Madam Chair. The answer to your question is yes. We hope, if things progress as they should, that by this time next year we will have established a working board that will administer the smart port or the inland port arrangement. That is our intention. Saskatchewan Agrivision and REDAs and so forth can back out of that responsibility. That is a board made up of stakeholders — people with skin in the game, so to speak. It is not intended to be a profit-making organization in itself. It sets up the parameters for the activity to take place and private investors will come in with their money and build their facilities or the railways will build spurs if necessary. The investment is private sector; the organization will be not-for-profit.

**The Chair:** The low regional demand for containerized imports can be a cause also for the empty international containers available to inland producers for exports and domestic shipments. Does your region suffer an imbalance between exports and imports and, if so, how do you plan to make the repositioning of empty international containers into your region economic for the shipping lines and the railways?

**Mr. Campbell:** Thank you for the question, Madam Chair. The Prairies are blessed with many things. The harsh winters do have some advantages, in that the quality of the crops that are grown is superb from a food point of view. Our wheats, durums,

numéro un au pays et de se maintenir ensuite dans le groupe des dix premiers. L'année dernière, Saskatoon était sixième, après avoir été première l'année précédente, ayant raté la troisième place d'à peine 0,2 p. 100.

Nous avons l'économie la plus équilibrée de tout le Canada — c'est encore le Conference Board du Canada qui le dit — ainsi qu'un certain nombre d'avantages grâce à notre emplacement géographique. Nous sommes vraiment situés en plein centre de l'Amérique du Nord, bien placés pour assurer la distribution vers le Grand Nord, vers les États-Unis et vers l'Est.

Nous pourrions vous parler de bien d'autres choses encore, mais je pense que je vais m'en tenir là et laisser du temps pour les questions. Je vous remercie encore une fois de nous avoir donné cette occasion de venir vous rencontrer ce matin. Espérons que nous aurons d'autres rencontres du même genre à l'avenir.

**La présidente :** Depuis notre dernière rencontre à Vancouver, vous avez travaillé fort. Je vous remercie pour vos interventions de ce matin. Je dois admettre que les membres du comité ont également travaillé très fort pour essayer de trouver des solutions acceptables aux divers problèmes auxquels nous sommes confrontés.

Kansas City SmartPort Inc. demeure une organisation à but non lucratif appartenant aux investisseurs et appuyée à la fois par les secteurs public et privé. Votre projet sera-t-il fondé sur une organisation du même type, à but non lucratif, ou bien avez-vous trouvé de bons investisseurs?

**M. Williams :** Je vais répondre en premier, madame la présidente. La réponse à votre question est oui. Nous espérons que, si tout se déroule comme prévu, vers la même époque l'année prochaine, nous aurons établi un conseil qui administrera le port intérieur, quel que soit l'arrangement retenu. Telle est notre intention. Saskatchewan Agrivision et les régies régionales de développement économique, et cetera, pourront se retirer de ce dossier. Il s'agit d'un conseil formé d'intervenants, des gens dont les intérêts sont directement en jeu. L'organisme comme tel ne vise pas à faire des profits. Il établit les paramètres des futures activités et des investisseurs privés viendront, investiront leur propre argent et construiront leurs installations, ou bien les compagnies de chemin de fer construiront des embranchements au besoin. L'investissement vient du secteur privé; l'organisation elle-même sera à but non lucratif.

**La présidente :** La faible demande régionale pour les importations conteneurisées peut aussi être l'une des causes du fait que des conteneurs internationaux vides sont disponibles pour les producteurs de l'intérieur qui veulent transporter des biens pour l'exportation et pour la vente intérieure. Votre région souffre-t-elle du déséquilibre entre les exportations et les importations et, dans l'affirmative, comment comptez-vous rendre rentable le repositionnement des conteneurs internationaux vides dans votre région pour servir aux transporteurs maritimes et ferroviaires?

**M. Campbell :** Merci pour la question, madame la présidente. Les Prairies ont de nombreux atouts. Les durs hivers ont certains avantages, en ce sens que les récoltes y sont d'une grande qualité pour l'alimentation. Nos blés, blés durs, orges de consommation

barleys, malting barleys, canola, chickpeas and lentils are the top in the world. In some of those commodities, such as durum wheat, we have a 70 per cent market share in the world. We have a fabulous base. We have very strong farmer entrepreneurship supported by universities and by federal and provincial research stations. That gives us a very strong base.

We have 50 million acres, which is over half of Canada's arable soils, all located in the Prairies. As you know, we do not have people. We export almost 70 per cent of what we produce. The world — being India, Pakistan, China, Brazil — can now all out-produce us. They took the Canadian and American know-how through the green revolution. They have a lot more irrigation. India, for example, has four growing seasons. Their productive capability has gone from 50 million tonnes to 210 million tonnes in the last 30 years. Our total production is 50 million tonnes. Ideally, we would like 40 million of that to go into these premium export markets. To do that through bulk, the way we have done it for the last 100 years, we are very good at. Probably the best example today might be the potash industry, where 100 per cent of their product moves by bulk, unit trains to the ports. They are fiercely competitive with the Russians, the Germans, the Israelis and others to get potash competitively into markets.

We are landlocked. We have a major difficulty compared to Americans, Australians and Europeans, who are very close to tidewater. We have to be the very best when it comes to transport and logistics.

What an empty container represents is the ability, the potential, to take our raw products, which we are very good at, and to package them in a premium way so that a flourmill in the U.K. or a malting barley brewery in Vietnam gets exactly what they ordered. The theory is that we take it from Red's farm off his combine, cleaned, graded and packaged right there into a container. It does not get rehandled 20 times. That is the great thing about containers.

Something fragile such as malting barley or chickpeas gets handled in India seven times, and each time there is loss, breakage, product degradation. This gives us the chance to originate a top-quality product and have the end user receive a top-quality product. That gives us a tremendous advantage and would allow us to expand our market share.

What we are seeing from China coming mainly through to Chicago is in the range of enough containers to take the entire Canadian crop back out with it. That is the potential we want to attract.

To your question as to whether there is an imbalance — the answer is yes. Forty to 70 per cent of those containers that are dumped in North America go back empty. Hence, the challenge:

et de brasserie, canola, pois chiches et lentilles sont les meilleurs au monde. Pour certaines denrées, comme le blé dur, nous avons une part de 70 p. 100 du marché mondial. Nous pouvons compter sur une base extraordinaire. Nous avons des agriculteurs très entreprenants qui sont appuyés par les universités et par les stations de recherche fédérales et provinciales. Cela nous donne une base très solide.

Nous avons dans les Prairies 50 millions d'acres, ce qui est plus de la moitié des terres arables du Canada. Comme vous le savez, il nous manque la population. Nous exportons près de 70 p. 100 de notre production. Ailleurs dans le monde — je veux dire en Inde, au Pakistan, en Chine et au Brésil —, on est maintenant capable de nous dépasser sur le plan de la production. Ils ont pris le savoir-faire canadien et américain et l'ont appliqué dans la révolution verte. Ils ont beaucoup plus d'irrigation. L'Inde, par exemple, a quatre saisons de croissance. Leur capacité de production est passée de 50 millions de tonnes à 210 millions de tonnes depuis 30 ans. Notre production totale est de 50 millions de tonnes. Idéalement, nous aimerions en exporter 40 millions vers ces marchés d'exportation privilégiés. Pour l'exportation en vrac, que nous pratiquons depuis un siècle, nous sommes très bon. Le meilleur exemple que l'on puisse en donner aujourd'hui est probablement celui de l'industrie de la potasse, dont 100 p. 100 de la production est transportée en vrac, par trains-blocs jusqu'aux ports. Les producteurs livrent une concurrence féroce aux Russes, aux Allemands, aux Israéliens et à d'autres pour livrer la potasse à des prix compétitifs.

Nous sommes enfermés dans les terres. Nous avons une grande difficulté en comparaison des Américains, des Australiens et des Européens, qui sont tous très proches des eaux libres. Nous devons être les meilleurs de tous en matière de transport et de logistique.

Ce qu'un conteneur vide représente, c'est la capacité, la possibilité de prendre nos produits bruts, que nous produisons avec excellence, et d'en faire un conditionnement de première qualité, de telle sorte qu'une minoterie au Royaume-Uni ou une brasserie au Vietnam obtienne exactement ce qui a été commandé. La théorie est que nous pourrions prendre les denrées directement sur la ferme de Red, à même sa moissonneuse-batteuse, les laver, les trier et les emballer pour les mettre dans un conteneur sur place. Ainsi, la denrée n'est pas manutentionnée 20 fois. Voilà le point fort des conteneurs.

Une denrée fragile comme de l'orge de brasserie ou des pois chiches est manutentionnée sept fois en Inde et, à chaque fois, il y a des pertes, des bris, une dégradation du produit. Cela nous donne la chance de livrer un produit de première qualité directement au destinataire final. Cela nous donne un énorme avantage et nous permettrait d'augmenter notre part du marché.

Le nombre de conteneurs en provenance de Chine qui passent par Chicago est tel que l'on pourrait y enfourner la totalité de la récolte canadienne pour le voyage de retour. Voilà le potentiel que nous voulons attirer.

Quant à votre question sur l'existence d'un déséquilibre, la réponse est oui. De 40 à 70 p. 100 de ces conteneurs qui arrivent en Amérique du Nord retournent vides. D'où le défi : comment



How to capture that in a way that makes the railways and the owners of those marine containers happy and obviously increase the potential for Prairie agriculture, Prairie farm machinery, potash, pork, pulp and paper, all of whom are members of our group.

**The Chair:** Do you feel the transportation infrastructure in Saskatchewan is suitable to deal with the substantial increase of traffic? If not, will you be either needing or expecting any help from the federal government?

**Mr. Campbell:** We are meeting regularly with four key departments: Transport Canada, International Trade Canada, Western Economic Diversification Canada and Agriculture and Agri-Food Canada. We are in constant dialogue in that area. As you know, we have a history of excellent infrastructure, which now is in need of being rehabilitated. The question is how you do it and where you do it.

One of our concepts is directly aimed at minimizing the costs of disruption at our ports. I am sure you are all aware of that. If you are not, I respectfully suggest that the committee look at the ports of Los Angeles and Long Beach. They handle between 10 and 15 times what we handle on the West Coast. The negatives of that are immense. They have spent a tremendous amount of money on the logistics, on overpasses and underpasses, on a tunnel underneath LA called the Alameda Expressway and on trying to green the environment. The emissions from the vessels, the railways and the trucks are all major problems.

Our concept, which is similar to that of Kansas City, is that you take all the negatives and push them inland as quickly as you can. What you have in Saskatoon and Moose Jaw is abundant land, cheap land, affordable labour, good R&D and a good workforce. You can do it there rather than on the waterfront, on \$5 million land, where the railways, the truckers and the automobiles are stacked against each other throughout each and every day. You cannot build enough underpasses and overpasses in a city like Vancouver and the Lower Mainland.

**Senator Oliver:** My main question will be about repositioning of empty containers. I want to ask Mr. Williams two things. First, you said you looked at the Kansas City model and you accepted it as your model. You then went on to meet with people in Halifax and groups there. I want to know what groups you met with, because this committee will be going there. With whom should we meet there?

Second, what is it about Kansas City that is your model and what parts of the model do you want this committee to pay special attention to?

remplir ces conteneurs de manière à rendre heureux les dirigeants des chemins de fer et les expéditeurs maritimes tout en augmentant évidemment le potentiel pour l'agriculture des Prairies, les machines agricoles dans les Prairies, la potasse, le porc, les pâtes et papiers, dont les représentants sont tous membre de notre groupe.

**La présidente :** Estimez-vous que l'infrastructure des transports en Saskatchewan est capable d'absorber l'augmentation considérable du trafic? Si non, comptez-vous sur une aide quelconque du gouvernement fédéral?

**M. Campbell :** Nous rencontrons régulièrement les gens de quatre ministères clés : Transports Canada, Commerce international Canada, Diversification économique de l'Ouest et Agriculture et Agroalimentaire Canada. Nous avons un dialogue constant à ce sujet. Comme vous le savez, nous avons une excellente infrastructure qui a été mise en place il y a longtemps et qui a maintenant besoin d'être remise en état. La question est de savoir comment s'y prendre et par où commencer.

L'un de nos concepts vise directement à minimiser les coûts des perturbations dans nos ports. Je suis sûr que vous êtes tous au courant. Si ce n'est pas le cas, je suggère respectueusement au comité d'étudier la situation dans les ports de Los Angeles et de Long Beach. Ces derniers traitent entre 10 et 15 fois le volume d'expéditions que nous traitons sur la côte ouest, ce qui engendre des conséquences négatives considérables. Les autorités ont consacré d'énormes sommes d'argent à la logistique, à la construction de passages supérieurs, de passages inférieurs et d'un tunnel sous Los Angeles appelé l'Alameda Expressway et à diverses initiatives de protection de l'environnement. Les émissions des navires, des trains et des camions sont toutes sources de problèmes d'envergure.

Notre concept, qui s'apparente à celui de Kansas City, consiste à prendre tous les aspects négatifs et à les canaliser vers l'intérieur des terres aussi rapidement que possible. On trouve à Saskatoon et à Moose Jaw des terres en abondance, des terres peu coûteuses, une main-d'œuvre abordable et compétente et de bonnes entreprises de R et D. On peut s'y attaquer à ces problèmes plutôt qu'en bord de mer, sur des terres qui valent cinq millions de dollars, là où les trains, les camions et les automobiles se disputent le territoire tous les jours. On ne peut bâtir suffisamment de passages supérieurs et de passages inférieurs dans une ville comme Vancouver et dans le « Lower Mainland ».

**Le sénateur Oliver :** Ma principale question portera sur le repositionnement des conteneurs vides. Je veux poser deux questions à M. Williams. Premièrement, vous avez dit qu'après avoir étudié le modèle de Kansas City, vous l'avez adopté. Ensuite, vous vous êtes rendu à Halifax pour y rencontrer des groupes et des particuliers. Je veux savoir quels groupes vous avez rencontrés car notre comité doit y aller. Qui avez-vous rencontré là-bas?

Deuxièmement, de quelle façon vous inspirez-vous du modèle de Kansas City et à quels éléments de ce modèle devrions-nous porter une attention particulière?



**Mr. Williams:** To answer your last question first, I accepted the model of Kansas City because it is the conjunction of four railways and three interstate highways. That is essentially what we have in the area between Moose Jaw and Saskatoon. It was that model, where there is no specific point where you could say that that is the smart port — because it is an area of 180 miles across, including several cities. It is administered by a board that puts in place things like ensuring that the customs people are there and that the logistics of moving in and out, and so on, are such that companies that want to come to the port, will be welcomed and directed to where they can best locate, and so on. It is an administrative group. As I said earlier, the private sector comes in and does the actual building, and so on. As I understand it, in the last four years there has been \$5-billion worth of investment in the Kansas City area to accommodate this.

Many activities must go on there. The main one that comes in is the freight forwarders, and so on, who unstuff and re-stuff the boxes for further transportation or location in the immediate area. There are the companies like Home Depot, and the like, who develop their centres for their own distribution systems, as well as the reassembly plants that are there for Asian products, particularly mechanical stuff that must be put together again. There are a lot of these activities.

**Senator Oliver:** That is when you envisage for the West?

**Mr. Williams:** That is exactly it. That is what Kansas does because they are on the pathway of product and we are on the pathway coming in. We have Prince Rupert coming south and the two railways coming through Kicking Horse and the Yellowhead Pass. We just happen to be at that conjunction. That is it.

The other question you asked was about Halifax and why I was there. You will remember, perhaps, that the premier held a conference there. It was a most interesting meeting because the premier stayed for two and half days at that meeting, which is very unusual for a political leader to do. There is great enthusiasm in Halifax.

**Senator Oliver:** He is a great premier, I think.

**Mr. Williams:** Well, he is a nice gentleman. The interesting thing about Halifax is that as of yet it has only utilized about 50 per cent of its capacity. That will change, I believe. I believe that a lot of our product will start moving out through the East Coast as opposed to the West Coast because of the closeness or availability through the Suez and through to India. For Southeast Asia, that seems a logical way to do it.

**Senator Oliver:** Our committee will be going there and already our researchers have given us a list of people to see. Is there anyone that you can recommend for this committee to see in relation to these issues?

**M. Williams :** Pour répondre à votre dernière question en premier, j'ai adopté le modèle de Kansas City car la ville est située à la conjonction de quatre chemins de fer et de trois autoroutes inter-États. C'est essentiellement la même situation que l'on retrouve dans la région entre Moose Jaw et Saskatoon. Dans ce modèle, il n'existe pas de lieu spécifique que l'on peut qualifier de port intelligent car il recoupe une région qui s'étend sur 180 milles englobant plusieurs villes. Il est administré par un conseil qui veille à ce que le service des douanes soit assuré et au bon fonctionnement de la logistique de sorte que les entreprises qui souhaitent accéder au port soient accueillies et orientées vers le meilleur endroit possible, et cetera. Il s'agit d'un groupe administratif. Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est le secteur privé qui intervient et qui se charge de la construction. Je crois savoir que depuis quatre ans, des investissements de l'ordre de cinq milliards de dollars ont été consentis dans la région de Kansas City pour financer ce projet.

De nombreuses activités s'y déroulent. Il y a principalement les transitaires qui déchargent et rechargent les conteneurs qui doivent se rendre plus loin ou rester dans la région immédiate. Il y a aussi des entreprises comme Home Depot et d'autres du même genre, qui y installent leur propre centre de distribution, ainsi que des usines de réassemblage pour les produits asiatiques, en particulier les pièces mécaniques qui doivent être assemblées de nouveau. On y retrouve de nombreuses activités de ce genre.

**Le sénateur Oliver :** C'est ce que vous envisagez pour l'Ouest?

**M. Williams :** Précisément. C'est ce que l'on fait à Kansas city parce que la ville est sur la route du produit. Pour notre part, nous sommes la porte d'entrée. À partir de Prince Rupert, en direction sud, deux chemins de fer passent par les cols Kicking Horse et Yellowhead. Il se trouve simplement que nous sommes à cette intersection. Voilà tout.

L'autre question que vous avez posée concernait Halifax et la raison pour laquelle je m'y suis rendu. Vous vous souviendrez peut-être que le premier ministre y a tenu une conférence. Ce fut une réunion des plus intéressantes car le premier ministre provincial y est resté pendant deux jours et demi, ce qui est très inhabituel pour un dirigeant politique. Il y a beaucoup d'enthousiasme à Halifax.

**Le sénateur Oliver :** C'est un excellent premier ministre, à mon avis.

**M. Williams :** C'est un homme fort agréable. Ce qui est intéressant au sujet d'Halifax, c'est que le port n'est utilisé qu'à 50 p. 100 environ de sa capacité. J'estime que cela changera. Je suis convaincu qu'un volume considérable de produits commencera à transiter par la côte est par opposition à la côte ouest pour des raisons de proximité et de disponibilité, pour franchir le canal de Suez et se rendre en Inde. Pour joindre l'Asie du Sud-Est, cela semble un itinéraire logique.

**Le sénateur Oliver :** Notre comité doit aller à Halifax et nos attachés de recherche nous ont déjà fourni une liste de gens à voir. Y a-t-il quelqu'un que vous pouvez recommander au comité de voir au sujet de ces questions?

**Mr. Williams:** I am perhaps not the best one to answer that question, but I can tell you who runs the world in Halifax. What is that lady's name?

**Mr. Campbell:** We will submit to you a list of names of officials from both Halifax and Kansas City.

**Mr. Williams:** I have forgotten the lady's name, but she runs Halifax as far as I can make out.

**Mr. Campbell:** I wish to add that I just came back from a global conference in Panama City. We are going to Amsterdam in two weeks to speak to a multi-model conference there. The Panama Canal is being expanded, as you are probably aware. The vessels are now much larger. When they complete the canal in 2014, it will not be large enough to handle the vessels on the drawing books right now. In the world of containers, we are talking growth of 2,000 cans per vessel, from four to six to eight. The ones on order now are 14,000. The new Panama Canal will be able to handle 10,000 to 12,000.

I refer to the Panama Canal because we have not talked to you about one of our many concepts — and I would direct you to the map on the wall behind you — namely, to create a free trade zone in the southern Prairies. Colón, which is the eastern part in Panama, is the free trade zone. Hong Kong is number one in the world; Panama is number two. We are asking this question: Why not the southern Prairies as number three? A number of activities are involved, including packaging, repackaging, assembly and security clearance, and we are all worried about the thickening of the border between Canada and the U.S. We have one trucking firm in the Prairies whose extra costs this year of crossing the U.S. border have risen by \$2.5 million. These are major concerns to us.

On that map, you can see that we are near the intersection of three corridors: east-west, which is known as CISCOR, the Canadian Intelligence Super Corridor; North-South, which we call NAFTA corridors — and ours is the one in orange, which goes from Mexico, through Texas, through Denver, to Moose Jaw to Saskatoon, to Prince Rupert or Vancouver; and then there is the Asia-Pacific one. The one that you will see is the one from Prince Rupert that slices down to Chicago and then goes through to Saskatoon. It is location, location, location. We are in the best place. We have export strengths. If we can capture the empty containers going back, that is great. If we can also capture the inbound traffic and have the equivalence of a free trade zone or an economic zone, we can get all the spinoffs that occur in Hong Kong and Panama. That is a key part of our focus as well.

**Senator Oliver:** I wish to ask a final question about location. You have all mentioned Kansas; and Los Angeles and Long Beach were also mentioned. What country in the world has

**M. Williams :** Je ne suis sans doute pas la meilleure personne qui puisse répondre à cette question, mais je peux vous dire qui dirige tout à Halifax. Quel est le nom de cette dame?

**M. Campbell :** Nous allons vous fournir une liste de noms d'intervenants à Halifax et à Kansas City.

**M. Williams :** J'ai oublié le nom de cette dame, mais pour autant que je sache, c'est elle qui mène la barque à Halifax.

**M. Campbell :** Je veux ajouter que je reviens tout juste d'une conférence internationale à Panama. Nous devons aussi nous rendre à Amsterdam dans deux semaines pour prendre la parole à l'occasion d'une conférence multimodale là-bas. Comme vous le savez sans doute, le canal de Panama fait l'objet de travaux d'agrandissement. Les navires sont beaucoup plus gros aujourd'hui. Lorsque le canal sera terminé, en 2014, il ne sera pas suffisamment large pour accueillir les navires qui sont maintenant sur les planches à dessin. Dans le monde des conteneurs, la croissance se produit à coup de 2 000 boîtes par navire, de quatre à six à huit. Les navires figurant dans les carnets de commande pourront en transporter 14 000. Le nouveau canal de Panama permettra le passage de navires de 10 000 à 12 000 conteneurs.

Je mentionne le canal de Panama parce que nous ne vous avons pas encore parlé de l'un de nos nombreux concepts — et je vous renvoie directement à la carte sur le mur derrière vous — soit la création d'une zone franche dans le sud des Prairies. Colón, qui est située dans la région est de Panama, est la zone franche. Hong Kong est le numéro un au monde et Panama, le numéro deux. Nous posons la question suivante : Pourquoi pas le sud des Prairies comme numéro trois? Cela suppose de multiples activités, y compris l'emballage, le réemballage, l'assemblage et l'autorisation de sécurité, et nous sommes tous inquiets de l'épaississement de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Une entreprise de camionnage des Prairies a dû absorber cette année des coûts supplémentaires liés au passage de la frontière américaine de 2,5 millions de dollars. Pour nous, ce sont là de sérieux sujets de préoccupation.

Sur cette carte, vous pouvez voir que nous sommes à proximité de l'intersection de trois corridors : est-ouest, le super corridor canadien, connu sous le sigle CISCOR; nord-sud, ce que nous appelons les corridors ALENA — et le nôtre, en orange, qui s'étend du Mexique, en passant par le Texas, Denver, Moose Jaw et Saskatoon, jusqu'à Prince Rupert ou Vancouver; il y a aussi le corridor Asie-Pacifique. Celui que vous verrez part de Prince Rupert, se subdivise, une branche descend vers Chicago et l'autre passe par Saskatoon. Tout est une question de géographie. Nous sommes situés au meilleur endroit. Nous avons une grande capacité d'exportation. Si nous pouvons accueillir les conteneurs vides sur le chemin du retour, formidable. Si nous pouvons aussi accueillir le trafic intérieur et avoir l'équivalent d'une zone franche ou d'une zone économique, nous pouvons bénéficier de toutes les retombées dont jouissent Hong Kong et Panama. C'est un autre élément clé sur lequel nous misons.

**Le sénateur Oliver :** Je veux vous poser une dernière question au sujet de l'emplacement géographique. Vous avez tous mentionné le Kansas; et l'on a aussi évoqué Los Angeles et



established the best practices for using container systems to export agricultural products? Is it the United States, because of Kansas and Los Angeles?

**Mr. Campbell:** As a matter of fact, the United States is quite weak with respect to exports. I do not want to be premature, but I will tell you Antwerp and Rotterdam, on the coast, and Duisberg, in Germany, just across the border, and the Rhine Valley. There is a long history of barging traffic, and containers fit well there. I will be pleased to provide you a report. I will be there from December 3 to 10. In terms of best practices, I think that is it.

**Mr. Williams:** Those cities are relatively close together, so if there is an imbalance of incoming and outgoing containers, they can be transported readily from one city to another. It is a very efficient system.

**Senator Zimmer:** Welcome, gentlemen. It is good to see you again. The committee this morning is pretty stacked with Saskatchewan representatives. Senator Tkachuk, Senator Merchant and I were all born and raised in Saskatchewan. I take this opportunity to wish you the very best on Sunday. Of course, you will be cheering for Saskatchewan. I have mixed feelings, because I live in Winnipeg, but I will put on the record that I will support you on Sunday.

My question was asked by Senator Oliver, regarding what you observed in Kansas City and what you learned there in order to revise your plan. You have answered that, but I will ask you another question.

In this whole equation, when you look at your map, there is sort of a Prairie triangle including Saskatoon and Moose Jaw. Do you see Regina worked into this model in any way?

**Mr. Atchison:** Yes, we do. Regina is certainly part of the program as well. We cannot comment on why Regina representatives are not with us today. If you look at the programs that we have outlined to you, Regina is part of that as well. Moose Jaw and Saskatoon are here today representing our communities, but that is not to say that Regina is not part of the program. Regina needs to be part of it.

I do not think people realize the scale of this project. Once we get started on the project, neither Saskatoon nor Moose Jaw nor Regina will be able to handle it alone. This is one of those projects that is, literally, for politicians, a dream come true, one in which everyone can share. The pie actually continues to grow and everyone can continue to have a larger piece of the whole shipping transportation redistribution. Everyone will benefit. Perhaps even Prince Albert could be part of this as well.

Long Beach. Dans quel pays du monde a-t-on établi les meilleures pratiques pour l'utilisation des conteneurs en vue d'exporter les produits agricoles? Est-ce aux États-Unis, à cause du Kansas et de Los Angeles?

**M. Campbell :** En fait, les États-Unis sont très faibles pour ce qui est des exportations. Je ne veux pas anticiper, mais je vous dirais Anvers et Rotterdam, sur la côte, et Duisbourg, qui est en Allemagne, tout près de la frontière, et la vallée du Rhin. Il y a là un long historique de transport fluvial par barges et les conteneurs sont à leur place dans cet environnement. Je vais me faire un plaisir de vous remettre un rapport. Je suis allé là-bas du 3 au 10 décembre. Je pense que c'est là que l'on trouve les meilleures pratiques.

**M. Williams :** Ces villes sont relativement proches l'une de l'autre, de sorte que s'il y a déséquilibre entre les conteneurs entrant et sortant, on peut les transporter rapidement d'une ville à l'autre. C'est un système très efficient.

**Le sénateur Zimmer :** Je vous souhaite la bienvenue, messieurs. Je suis content de vous revoir. Le comité compte plusieurs sénateurs de la Saskatchewan ce matin. Le sénateur Tkachuk, le sénateur Merchant et moi-même sommes tous nés et avons grandi en Saskatchewan. Je profite de l'occasion pour vous souhaiter la meilleure chance dimanche. Vous applaudirez bien sûr l'équipe de la Saskatchewan. Pour ma part, je suis ambivalent parce que j'habite à Winnipeg, mais je le dis publiquement : je vais vous appuyer dimanche.

La question que je voulais poser l'a déjà été par le sénateur Oliver. C'était au sujet de ce que vous avez observé à Kansas City et de ce que vous avez appris là-bas qui vous a fait réviser vos plans. Vous y avez répondu, mais je vais vous poser une autre question.

Dans toute cette équation, si l'on regarde la carte, on constate qu'il y a une sorte de triangle des Prairies englobant Saskatoon et Moose Jaw. D'après vous, Regina fait-elle partie de ce modèle d'une façon quelconque?

**M. Atchison :** Oui, nous en faisons partie. Regina fait assurément partie du programme également. Nous ne pouvons pas dire pourquoi aucun représentant de Regina n'est avec nous aujourd'hui. Si vous examinez les programmes que nous vous avons présentés, vous verrez que Regina en fait partie également. Des représentants de Moose Jaw et de Saskatoon sont ici aujourd'hui, mais cela ne veut pas dire que Regina ne fait pas partie du programme. Regina doit en faire partie.

Je ne crois pas que les gens se rendent compte de l'ampleur de ce projet. Quand il sera lancé, ni Saskatoon ni Moose Jaw ni Regina ne pourra s'en occuper seule. C'est l'un de ces projets qui est littéralement, pour les politiciens, un rêve devenu réalité, chacun pouvant y participer. Tout le système de transport continue de prendre de l'expansion et chacun pourra s'en attribuer une part plus importante. Chacun sera avantagé. Peut-être que même Prince Albert pourra en tirer profit également.

This is really a north/south area, but with the railways going east/west, they happen to flow through Moose Jaw, Regina and Saskatoon. I see Regina as part of this as well.

**Senator Zimmer:** If I could expand on that a little further. Do you also see Winnipeg working into that equation?

**Mr. Atchison:** Winnipeg is certainly part of that as well. However, if you look at rail yards and the availability of space, Moose Jaw and particularly Saskatoon now have an abundance of space on both the west and east ends of the city — for example, from Floral to Cory — for additional expansions, and for union yards as well. There is a tremendous amount of space available. Planners for the city have made sure that we have left room for this type of expansion in our community.

We are also working on completion of a South River crossing corridor, to take trucking out of the city, so that people will not complain about massive semis rolling through the city. They will be outside the community. There is room for everyone. I do not think people can envision how large this project will be and that there is room for us all. We in Saskatchewan are the best located overall, but there is room for everyone.

**Mr. Campbell:** If I may a brief response to Senator Zimmer. Despite the fact that this is a heavyweight Rider Pride Saskatchewan contingent, I have moved to Calgary and we have Winnipeg members in this group. This week, as a matter of fact, we are meeting with the Government of Manitoba and the Government of Saskatchewan. You will notice in our name change that it is not just “Saskatchewan”; it is “Prairie.” Without meaning to hurt any feelings, I think you are all aware that people west of Winnipeg and Manitoba sometimes feel that their concerns and aspirations are not looked after with as high a priority as they would like, and the same can be said about east of the Edmonton-Calgary line. It is very much Prairie-based, rural-based and agricultural-based, and we are definitely reaching to Winnipeg.

Winnipeg has many assets that are part of the Team Canada, many of which will be supportive of this initiative. Many of the CN trains, for example, go through Winnipeg on their way to the U.S. At Moose Jaw, from Vancouver, there are about 30 trains a day. Almost 20 trains go through Winnipeg to the east and about 10 to 15 trains go through the Soo Line to Chicago.

**Senator Tkachuk:** I wish to welcome Mayor Atchison, Mayor McBain, Mr. Williams and Mr. Campbell. We are experiencing, as you know, an economic upsurge in our province. Although the federal and provincial governments all want to take credit for the upsurge, most of the credit is due to the strong leadership of our mayors and our reeves. I do not know what happened in the last 10 years, but they have all become more entrepreneurial and they have really promoted our city. To Mayor Atchison and Mayor

C'est vraiment un réseau nord-sud, mais comme les chemins de fer sont orientés est-ouest, ils se trouvent à passer par Moose Jaw, Regina et Saskatoon. À mes yeux, Regina en fait partie également.

**Le sénateur Zimmer :** Si je poursuis dans la même veine, à vos yeux, est-ce que Winnipeg fait également partie de cette équation?

**M. Atchison :** Winnipeg en fait certainement partie également. Cependant, si l'on s'attarde aux gares de triage et à l'espace disponible, Moose Jaw et surtout Saskatoon ont maintenant beaucoup d'espace aux extrémités ouest et est de la ville — par exemple entre Floral et Cory — pour des agrandissements ultérieurs, et aussi pour des gares de triage conjointes. Il y a d'immenses superficies disponibles. Les planificateurs de la ville ont veillé à ce que nous ayons de la place pour de telles installations dans notre ville.

Nous travaillons aussi à l'achèvement d'un corridor traversant la South River, pour faire sortir les camions de la ville, pour éviter que les gens se plaignent de la présence d'énormes semi-remorques qui traversent la ville. Ils passeront à l'extérieur de la ville. Il y a place pour tout le monde. Je ne crois pas que les gens puissent se rendre compte à quel point ce projet est immense et comprendre qu'il y a place pour nous tous. Nous, en Saskatchewan, nous sommes les mieux placés de tous, mais il y a place pour tout le monde.

**M. Campbell :** Je voudrais répondre brièvement au sénateur Zimmer. En dépit du fait que nous constituons un contingent comptant beaucoup de partisans des Riders et de la Saskatchewan, j'ai déménagé à Calgary et nous avons aussi des membres de notre groupe venant de Winnipeg. Cette semaine, nous rencontrons justement le gouvernement du Manitoba et celui de la Saskatchewan. Vous remarquerez que nous avons changé notre nom, ayant remplacé « Saskatchewan » par « Prairies ». Je ne veux blesser personne, mais je pense que vous savez tous que les gens à l'ouest de Winnipeg et du Manitoba ont parfois le sentiment que leurs préoccupations et aspirations ne sont pas prises en compte ou ne sont pas jugées aussi prioritaires qu'ils le voudraient, et l'on peut en dire autant des gens qui vivent à l'est d'une ligne allant d'Edmonton à Calgary. Notre groupe est assurément un groupe rural, agricole, des Prairies, et il est certain que nous étendons notre portée jusqu'à Winnipeg.

Winnipeg compte beaucoup d'atouts qui font partie d'Équipe Canada et dont beaucoup appuient cette initiative. Beaucoup de trains du CN, par exemple, passent par Winnipeg avant de bifurquer vers les États-Unis. À Moose Jaw, on compte environ 30 trains par jour venus de Vancouver. Presque 20 trains passent par Winnipeg en direction est et de 10 à 15 trains empruntent la ligne du Soo jusqu'à Chicago.

**Le sénateur Tkachuk :** Je souhaite la bienvenue au maire Atchison, au maire McBain, à M. Williams et à M. Campbell. Comme vous le savez, nous connaissons un regain de vitalité économique dans notre province. Bien que les gouvernements fédéral et provincial veuillent tous les deux s'attribuer le mérite de ce boom, il est essentiellement dû au leadership solide de nos maires. J'ignore ce qui s'est passé depuis dix ans, mais ils sont tous devenus de véritables entrepreneurs et ont vraiment fait la



McBain, two strong leaders in our province, I would like to say that all the credit is due to them for the tremendous opportunities that we now see before us in our province.

I want to talk a little bit about productivity, which is what everyone is talking about because of our strong dollar. The advantage we had with the low dollar is now causing us productivity problems, and getting our exports out the door is becoming more difficult.

How big a piece of the container pie are we talking about with regard to the Prairies or the Moose Jaw-Saskatoon corridor? Of the millions of containers that will roll in from Vancouver and Prince Rupert, what are we talking about and how will that help us improve the efficiency of our products? It was mentioned that many containers should return empty quickly so they can take on another Chinese load and bring it back to Canada. Surely, if we turn the container around quickly enough, we should be able to fill it, create revenue and send it back quickly as well. How big is the piece of pie and how will that help?

**Mr. Campbell:** Inbound agriculture to the Prairies is in the range of 0.005 per cent. Outbound containerized from the Prairies now would be in the range of 2 to 3 per cent. That is 5 per cent of agricultural products. The potential is 75 per cent of agricultural products, so it is a 15-fold increase.

**Senator Tkachuk:** How do you see the future, with Edmonton having a container port and Prince Rupert now wanting to be a player, probably in synergy with Vancouver rather than in competition with, and all the other players? Do you see it as a series of places where drops are being made, goods being loaded and everything going back throughout the Prairies? ..

**Mr. Campbell:** Yes, we do. The Edmonton facility is already full. The new CN facility just put in as part of the Prince Rupert package is already in the range of 80 per cent capacity and it is less than two years old. The facility in Prince George is being opened this week, and that will have more of a pulp and paper focus. How it will turn out, I am not sure.

If you ask the shipping community, the producers, they would obviously like to have container-loading facilities every 100 miles. That frightens the railways and the marine operators because they feel they need in the range of 100,000 containers a year to meet the high infrastructure investment costs.

The challenge for us, given that they can whistle back empty and collect another \$3,000 every time they fill a box or a can is to say, "Okay, if we are going to stop, where do we stop and how long do we dwell?" as they call it in the transportation language. When any equipment, let alone the \$4-million locomotive tied to it, is sitting idle, they are all losing money. The trick is how to put 25, 50 or 100 car lots together, fill them immediately and have

promotion of our province. Au maire Atchison et au maire McBain, deux grands leaders de notre province, je voudrais dire que c'est entièrement grâce à eux si nous pouvons maintenant profiter de ces extraordinaires possibilités qui s'offrent à nous dans notre province.

Je voudrais m'attarder un peu sur la productivité, dont tout le monde parle à cause de l'appréciation de notre dollar. L'avantage que nous procurait notre dollar faible nous cause maintenant des problèmes de productivité et il devient plus difficile d'exporter nos produits.

Les Prairies ou le corridor Moose-Jaw-Saskatoon représentent-ils une part importante de l'ensemble du transport par conteneur? Sur les millions de conteneurs qui partent de Vancouver et de Prince Rupert, quelle fraction cela représente-t-il et en quoi cela va-t-il nous aider à améliorer l'efficacité de nos produits? On a dit que beaucoup de conteneurs doivent s'en retourner vides et très vite pour pouvoir rapporter une autre cargaison chinoise vers le Canada. Si nous parvenons à renvoyer le conteneur assez vite, nous devrions sûrement pouvoir le remplir, créant ainsi des revenus, tout en le renvoyant quand même rapidement. Quelle fraction de l'ensemble cela représente-t-il et en quoi cela va-t-il aider?

**M. Campbell :** Les denrées agricoles à destination des Prairies représentent quelque chose comme 0,005 p. 100. Les denrées conteneurisées en provenance des Prairies représentent actuellement quelque 2 à 3 p. 100. Cela représente 5 p. 100 des denrées agricoles. Le potentiel est de 75 p. 100 des produits agricoles, ce qui reviendrait donc à multiplier l'activité par 15.

**Le sénateur Tkachuk :** Comment envisagez-vous l'avenir, Edmonton étant dotée d'un port à conteneurs et Prince Rupert voulant maintenant sa part du gâteau, probablement en synergie avec Vancouver plutôt qu'en concurrence, et compte tenu de tous les autres intervenants? Selon vous, sera-t-on en présence d'une série d'endroits où des conteneurs seront déchargés avant d'être remplis et renvoyés à travers les Prairies?

**M. Campbell :** Oui, c'est ce que nous envisageons. Les installations d'Edmonton tournent déjà à plein. La nouvelle installation du CN que l'on vient de construire à Prince Rupert est déjà autour de 80 p. 100 de sa capacité, après moins de deux ans. L'installation de Prince George ouvrira ses portes cette semaine, et elle servira surtout aux pâtes et papiers. Quant à savoir à quoi ressemblera l'avenir, je n'en suis pas certain.

Si vous posez la question à la communauté des expéditeurs, aux producteurs, ils aimeraient évidemment avoir des installations de chargement de conteneurs à tous les 100 milles. Cela effraie les gens des chemins de fer et les transporteurs maritimes parce qu'ils estiment avoir besoin d'environ 100 000 conteneurs par année pour justifier le coût élevé des infrastructures.

Le défi pour nous, étant donné qu'ils peuvent les renvoyer vides et empocher 3 000 \$ à chaque fois qu'ils remplissent une boîte, consiste à dire : « Bon, si nous décidons de faire halte, où allons-nous arrêter et pour combien de temps? » Quand du matériel roulant, sans parler d'une locomotive de quatre millions de dollars, reste immobile, tous perdent de l'argent. Le truc est de réunir 25, 50 ou 100 wagons, de remplir les conteneurs

the railway and marine shipping economics still intact, let alone enhanced. We think it can be done, and as Dr. Williams mentioned, we are actively speaking with both rail and marine carriers to see if we can get the numbers to justify the investment.

**Senator Merchant:** The current Conservative government has spoken about addressing restrictions on trade in Canada. Is this on their agenda for resolution? What specifically must be done, and must the variety of provinces change their regulations?

**Mr. Campbell:** Are you speaking specifically of the interprovincial barriers and the fact that Alberta and British Columbia already have the TILMA agreement? I guess none of us is in a position to speak for the new Government of Saskatchewan. Both the Alberta and British Columbia governments are actively and aggressively promoting that the concept be expanded to Saskatchewan and Manitoba. I am not privy to say where they are now.

**Mr. Atchison:** I cannot speak for the Province of Saskatchewan, but, unfortunately, cities have different problems than do provinces. I do not think anybody disagrees that we need to have the free flow of goods between provinces as well, and I see that happening over the next while.

For Saskatchewan, our biggest trader is still Ontario. Many people believe it is Alberta, but, in fact, it is Ontario. We need to break down the trade barriers between provinces.

**Senator Merchant:** I believe you need the federal government, too. When I said "the government," I meant the federal government more than the provincial government.

**Mr. Atchison:** They need encouragement.

**Senator Merchant:** With respect to the CN and CP positions, particularly CN, they might say that it is easier for them to go directly from Chicago to Vancouver and that rushing the containers home quickly, directly and without the dirt of the Saskatchewan grain, sending the containers back is the best financial position for them because all these things cost money.

Who will pay this money that they may think they will lose by stopping in Saskatchewan? Will the farmers pay? What kind of costs are we talking about? I understand the inland terminal might ease the CN and CP administration burden, but the expense remains real for the companies.

**Mr. Campbell:** It is a complex question; if it were simple, everybody would have the answer and they would have exploited it by now.

We are trying to turn a cost into revenue in their mind. Right now, they do not get paid anything for every delay along the piece. You should be aware that Canadian National promised

immédiatement et de laisser intacte et même améliorer la rentabilité des chemins de fer et du transport maritime. Nous pensons que cela peut se faire et, comme M. Williams l'a dit, nous discutons activement avec les transporteurs ferroviaires et maritimes pour voir si nous pouvons obtenir des chiffres suffisants pour justifier l'investissement.

**Le sénateur Merchant :** Le gouvernement conservateur actuel a parlé d'atténuer les restrictions au commerce au Canada. Cette question est-elle à l'ordre du jour du gouvernement? Qu'est-ce qui doit être fait exactement et les diverses provinces doivent-elles changer leurs règlements?

**M. Campbell :** Parlez-vous précisément des barrières interprovinciales et du fait que l'Alberta et la Colombie-Britannique ont déjà l'entente sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'oeuvre? Je suppose qu'aucun d'entre nous n'est en mesure de parler au nom du nouveau gouvernement de la Saskatchewan. Les gouvernements de l'Alberta et de la Colombie-Britannique font tous les deux énergiquement la promotion de l'élargissement du concept à la Saskatchewan et au Manitoba. Je ne sais pas où en est le dossier actuellement.

**M. Atchison :** Je ne peux pas parler au nom de la province de Saskatchewan mais, malheureusement, les villes ont des problèmes différents de ceux des provinces. Je pense que personne ne niera qu'il faut aussi assurer la libre circulation des biens entre les provinces et je pense que cela va se faire bientôt.

Quant à la Saskatchewan, notre principal partenaire commercial demeure l'Ontario. Bien des gens croient que c'est l'Alberta, mais c'est bel et bien l'Ontario. Nous devons abattre les barrières provinciales entre les provinces.

**Le sénateur Merchant :** Je crois que vous avez aussi besoin du gouvernement fédéral. Quand j'ai dit « le gouvernement », je voulais dire le gouvernement fédéral plus que le gouvernement provincial.

**M. Atchison :** Ils ont besoin d'encouragement.

**Le sénateur Merchant :** Pour ce qui est des positions adoptées par le CN et le CP, surtout le CN, ils peuvent bien dire que c'est plus facile pour eux d'aller directement de Chicago à Vancouver et que la meilleure solution financière pour eux est de renvoyer au plus vite les conteneurs à la maison, directement et sans les salir en y mettant des céréales de Saskatchewan, parce que tout cela coûte de l'argent.

Qui paiera cet argent que les compagnies s'imaginent qu'elles perdront si elles s'arrêtent en Saskatchewan? Les agriculteurs paieront-ils? Quel est l'ordre de grandeur des coûts en question? Je peux comprendre que le terminal intérieur peut alléger le fardeau du CN et du CP, mais les dépenses demeurent réelles pour les compagnies.

**M. Campbell :** C'est une question complexe; si elle était simple, chacun aurait une solution et l'aurait déjà mise en application.

Nous essayons de transformer un coût en un revenu dans leur esprit. À l'heure actuelle, ils ne se font rien payer pour chaque délai qui survient le long du réseau. Vous devez savoir que le



Wal-Mart that they would get the product from Prince Rupert to Chicago in less than 100 hours. The first train is 91 hours. Wal-Mart has said to Canadian National, "You do that, and we will give you more business, not just to Chicago but also to Memphis, maybe to Atlanta." It is a great Canadian success story, that we can penetrate these American markets so well in that direction.

What Canadian National and COSCO, the main marine company from China to Prince Rupert, would like is to have those volumes back up, but only if they do not jeopardize their opportunity costs of getting back to Shanghai or Pusan or Hong Kong and getting another \$3,000 load. If we can do it right and we do not hold that rail equipment too long, they will not only not have an extra cost, they will also have revenue. From our point of view, we would like to call it a "backhaul revenue," because maybe some of these products cannot afford the high prices that Wal-Mart is paying on goods coming in, but it certainly would be revenue traffic for both the rail carriers and the marine carriers. That is the intent.

**Senator Merchant:** What specifically do you want us to do? Would changing policy help, or must directive laws be brought in? Has any country got it right? I am talking from the point of view of regulation.

**Mr. Campbell:** That is a good question, and I would ask each of these gentlemen to reply. We have 50 slides on exactly what we think the federal government should be doing, and I know you do not have time for it now, but we would be pleased to deal with legislation, regulation or keeping the U.S. border from thickening.

The Mexicans are doing a lot of work; we are doing a lot of work. A Saskatoon-based firm, IRD, has the leading market share in the U.S. interstate system for weight and motion sensors so that the trucks do not have to stop. We and Homeland Security in the U.S. are putting a tremendous amount of effort into streamlining. In spite of that, it is like all of us going through airports today versus 20 years ago. There is no end of things that we could and should be doing to streamline this, whether it is physical infrastructure, brain power and so forth. The federal government should be doing many things, and part of our discussions today and tomorrow is with Foreign Affairs and International Trade Canada and Transport Canada to try to ensure we all understand the irritants and the sluggishness now in the system, and how we can help streamline that flow.

Canadien National a promis à Wal-Mart de transporter les produits de Prince Rupert à Chicago en moins de 100 heures. Le premier train a pris 91 heures. Wal-Mart a dit au Canadien National : « Continuez de faire cela et nous allons vous donner de plus nombreux contrats, pas seulement vers Chicago, mais aussi Memphis et peut-être Atlanta ». C'est une grande réussite canadienne, le fait que nous puissions pénétrer le marché américain avec autant de succès dans cette direction.

Ce que le Canadien National et COSCO, la principale compagnie de transport maritime entre la Chine et Prince Rupert, aimeraient, c'est que le volume augmente, mais seulement si cela ne met pas en péril leurs coûts d'opportunité pour ce qui est de retourner à Shanghai ou Pusan ou Hong Kong et d'obtenir une autre cargaison à 3 000 \$. Si nous faisons bien les choses et si nous ne retardons pas trop ce matériel roulant, non seulement les compagnies n'assumeront-elles pas de coûts supplémentaires, mais elles auront même un revenu. De notre point de vue, nous aimerions appeler cela un « revenu pour le voyage de retour », parce que peut-être que pour certains de ces produits, on ne paierait pas aussi cher que Wal-Mart paye pour les biens que la compagnie fait venir, mais ce serait certainement une source de revenu pour les transporteurs ferroviaires et maritimes. Voilà l'intention.

**Le sénateur Merchant :** Qu'attendez-vous de nous exactement? Est-ce que cela aiderait de changer la politique, ou bien faut-il adopter des lois plus prescriptives? Est-ce qu'on a trouvé la solution idéale dans un pays quelconque? Je veux dire du point de vue de la réglementation.

**M. Campbell :** C'est une bonne question, et je demanderais à chacun de ces messieurs de répondre. Nous avons 50 diapositives portant justement sur ce que le gouvernement fédéral devrait faire à notre avis, et je sais que vous n'avez pas le temps de les regarder maintenant, mais nous serions ravis de vous faire un exposé sur la législation, la réglementation ou les mesures à prendre pour empêcher la frontière américaine de devenir imperméable.

Les Mexicains font beaucoup de travail; nous en faisons beaucoup également. Une entreprise de Saskatoon appelée IRD a la principale part de marché dans le système inter-États américains pour les capteurs de poids et de mouvement, permettant d'éviter que les camions aient à s'arrêter. Nous et la Homeland Security des États-Unis déployons énormément d'efforts dans la simplification des procédures. En dépit de cela, c'est comme si nous nous précipitions tous dans les aéroports aujourd'hui, par rapport à la situation d'il y a 20 ans. Il y a une liste interminable de mesures que nous pourrions et devrions prendre pour simplifier les choses, qu'il s'agisse de l'infrastructure physique, de faire preuve d'intelligence, et cetera. Le gouvernement fédéral devrait agir sur bien des fronts et nous aurons aujourd'hui et demain des discussions avec Affaires étrangères et Commerce international Canada et avec Transports Canada pour essayer de bien comprendre tous les irritants et les pierres d'achoppement qui alourdissent actuellement le système et la manière dont nous pourrions aider à accélérer le mouvement.

**Mr. Atchison:** Speaking of ingenuity, Saskatoon is second to none in the world. You have to look to our engineering students at the University of Saskatchewan where they have invented a space elevator. It is the leading one in the world. They competed against Boeing, McDonnell Douglas, Airbus, and against every major company in the world, and they unfortunately missed by four seconds on the speed of their elevator for collecting \$500,000 from NASA. Each year, they have always been one year behind capturing this \$500,000 for the fastest space elevator in the world. They have been able to transform energy without wires as well, and they are working on intellectual patents for that right now.

With respect to what you can do differently, Saskatchewan has ingenuity and the people that have the ability to get things done.

IRD is also working on X-raying the container cars when they roll through. In fact, when they hit the U.S.-Canada border, these trains will not have to stop. The manifests will be sent down with everything there for them, so the trains can continue to roll through without a three- or four-hour delay at the border crossing. That is all happening at IRD right now. They are the world's leaders in that type of technology.

**Mr. McBain:** The map there reinforces the comment Mr. Campbell made — the issues around the border and streamlining borders. As you know, we are very close with our highway and rail system to the U.S. border.

The other thing that would help this kind of project and the Kansas City model is the ability to establish free trade zones in and around cities. That would be important.

The third piece of the puzzle is a national transportation policy, which we need in this country.

**The Chair:** Mr. Campbell, could you provide to this committee the slide show on federal policy recommendations?

**Mr. Campbell:** Certainly.

**The Chair:** Thank you very much for your presence here today. It was most interesting, and again I have to tell you how much we appreciate the work you have been doing since we last met. We will be closely following your activities. We will do our best to find the proper solutions here at the committee level. Thank you very much.

Honourable senators, I just want to mention that we had a steering committee meeting last week at which we discussed future legislation we are going to get before or possibly after Christmas. We have Bill C-7, to enact the Aeronautics Act and make consequential amendments to the other acts. As of October 29, it was in the report stage; it is still in the House of Commons. There is Bill C-8, to amend the Canada Transportation Act, specifically railway transportation. It is still in the House of

**M. Atchison :** En parlant d'ingéniosité, Saskatoon n'a rien à envier à quelque ville que ce soit dans le monde. À preuve, les étudiants en génie de l'Université de la Saskatchewan ont inventé un ascenseur spatial, le meilleur au monde. Ils ont livré concurrence aux équipes de Boeing, McDonnell Douglas, Airbus et toutes les autres grandes compagnies du monde. Malheureusement, au plan de la vitesse, leur ascenseur a raté de quatre secondes le prix de 500 000 \$ de la NASA. Chaque année, ils ont raté de peu ce prix de 500 000 \$ accordé pour l'ascenseur spatial le plus rapide du monde. Ils ont été en mesure également de transformer de l'énergie sans fil et ils s'attachent présentement à obtenir les droits de propriété intellectuelle pour leur invention.

En ce qui a trait à ce que l'on peut faire différemment, la Saskatchewan a l'ingéniosité qu'il faut et les cerveaux capables de concrétiser des projets.

IRD travaille présentement à un procédé visant à passer aux rayons-x les wagons porte-conteneurs à leur arrivée. En fait, ces trains n'auront pas à s'arrêter au moment de franchir la frontière américano-canadienne. Les manifests comportant toutes les données pertinentes seront envoyés à l'avance, de sorte que les trains pourront poursuivre leur route sans devoir attendre trois ou quatre heures au poste frontière. Tout cela se fait chez IRD à l'heure actuelle. L'entreprise est un chef de file dans ce genre de technologie.

**M. McBain :** La carte qui est là renforce le propos de M. Campbell qui a évoqué les questions entourant la frontière et sa rationalisation. Comme vous le savez, notre réseau ferroviaire et routier est très près de la frontière américaine.

L'autre chose qui favoriserait ce genre de projet et le modèle de Kansas City est la capacité de créer des zones franches à l'intérieur et autour des villes. Cela serait important.

La troisième pièce du puzzle est une politique nationale du transport. Le pays a besoin d'une telle politique.

**La présidente :** Monsieur Campbell, pouvez-vous fournir au comité le diaporama sur les recommandations en matière de politique fédérale?

**M. Campbell :** Certainement.

**La présidente :** Je vous remercie beaucoup de votre présence ici aujourd'hui. Votre témoignage a été des plus intéressants et, encore une fois, je tiens à vous dire à quel point nous vous sommes reconnaissants du travail que vous avez abattu depuis notre dernière rencontre. Nous allons suivre de près vos activités. Le comité fera de son mieux pour trouver les solutions adéquates. Merci beaucoup.

Honorables sénateurs, je veux simplement mentionner que notre comité directeur s'est réuni la semaine dernière pour discuter des projets de loi futurs que nous recevrons avant, ou, possiblement, après Noël. Il y a le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence. Au 29 octobre, cette mesure en était à l'étape du rapport et elle est toujours à la Chambre des communes. Il y a aussi le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, et plus



Commons; it was referred to their Committee on Transport, Infrastructure and Communities on October 29. Those are the two pieces of legislation that will be coming to the Senate.

We also discussed the committee's Containerized Freight Traffic study. As well, there will be a trip to Prince Rupert, which is something we missed doing last time. We have decided that two members on each side would be accompanied by the clerk and researcher to go to Prince Rupert.

I have talked to both whips and they do not want the members to travel during the week, while we are here working. It was suggested that the group leave on a Thursday evening, work on Friday, Saturday and Sunday, and then come back — that is if the trip takes place before Christmas.

There is also the trip to Halifax, with the public hearings and the fact-finding mission. We might have to wait until we come back after the January break. I know Senator Mercer would want to be us with in Halifax, and it is important for Senator Oliver. Senator Oliver, you will be around in February, will you not?

**Senator Oliver:** I hope so.

**The Chair:** He is healthier than Senator Mercer is now. Senator Mercer will be feeling better, I hope, in January. We could do it in February and again leave on a Thursday night. I am speaking about the whole committee. We can visit the port on Friday morning, and also have our public hearings Friday afternoon and Saturday. We can return on Saturday night or Sunday. That is an option when we come back from the January break.

Those are the discussions that took place at the steering committee. As I said, I believe Senator Zimmer mentioned he would like to go to Prince Rupert. Did you change your mind?

**Senator Zimmer:** Senator Cordy approached me.

**The Chair:** She will not be here in January. Well, this should be discussed with the other side. Who would attend on your side, Senator Oliver? Senator Tkachuk, we thought you would like to go.

**Senator Tkachuk:** I would like to go to Prince Rupert. I think it would be really interesting. When was the planned time to go?

**The Chair:** Could we go in December? There are just a few weeks left.

**Senator Tkachuk:** If it is Senator Zimmer and I, I propose that we get together and find a time that is good for us and let the clerk know to make arrangements. Then we can make sure it is good for the chair, as well.

**The Chair:** Maybe just two senators can go, along with the clerk and a researcher.

**Senator Tkachuk:** That would be good.

**The Chair:** That is up to you to decide.

spécifiquement le transport ferroviaire. Ce projet de loi est toujours à la Chambre des communes, qui l'a renvoyé à son comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités le 29 octobre. Ce sont là deux mesures législatives qui seront acheminées au Sénat.

Nous avons aussi discuté de l'étude du trafic du fret conteneurisé. Nous prévoyons aussi un voyage à Prince Rupert, ce que nous n'avons pas fait la dernière fois. Nous avons décidé que deux sénateurs de chaque côté, accompagnés par le greffier et l'attaché de recherche, se rendraient à Prince Rupert.

J'ai parlé aux deux whips et ils ne souhaitent pas que les membres du comité voyagent pendant la semaine alors que le Sénat siège ici. Il a été proposé que le groupe parte un jeudi soir, et travaille le vendredi, le samedi et le dimanche pour ensuite revenir — en supposant que ce voyage ait lieu avant Noël.

Un voyage est aussi prévu à Halifax, assorti d'une mission d'information et d'audiences publiques. Nous devons sans doute attendre notre retour après la pause de janvier pour l'effectuer. Je sais que le sénateur Mercer aurait voulu nous accompagner à Halifax et cette visite est importante pour le sénateur Oliver. Sénateur Oliver, vous serez présent en février, n'est-ce pas?

**Le sénateur Oliver :** Je l'espère.

**La présidente :** Il se porte mieux que le sénateur Mercer à l'heure actuelle. Le sénateur Mercer se sentira plus d'attaque, j'espère, en janvier. Nous pourrions effectuer ce voyage en février et, encore une fois, partir un jeudi soir. Je parle du comité tout entier. Nous pourrions visiter le port le vendredi matin et tenir nos audiences publiques le vendredi après-midi et le samedi. Nous pourrions rentrer le samedi soir ou le dimanche. C'est une option pour notre retour après la pause de janvier.

Voilà les discussions qui ont eu lieu au comité directeur. Comme je l'ai dit, je crois que le sénateur Zimmer a mentionné qu'il aimerait aller à Prince Rupert. Avez-vous changé d'avis?

**Le sénateur Zimmer :** Le sénateur Cordy m'en a glissé un mot.

**La présidente :** Elle ne sera pas ici en janvier. Quoi qu'il en soit, cela devrait faire l'objet de discussions avec l'autre côté. Qui participerait de votre côté, sénateur Oliver? Sénateur Tkachuk, nous avons pensé que vous aimeriez y aller.

**Le sénateur Tkachuk :** J'aimerais aller à Prince Rupert. Je pense que cela serait très intéressant. Quand planifiait-on ce voyage?

**La présidente :** Pourrions-nous y aller en décembre? Il ne reste que quelques semaines.

**Le sénateur Tkachuk :** Si le sénateur Zimmer et moi y allons, je propose que nous nous rencontrions pour décider d'un moment qui nous convienne à tous les deux et le laisser savoir au greffier pour qu'il prenne les arrangements. Ensuite, nous pouvons nous assurer que cela convient aussi au président.

**La présidente :** Peut-être suffirait-il d'envoyer deux sénateurs seulement, accompagnés du greffier et d'un attaché de recherche.

**Le sénateur Tkachuk :** Ce serait bien.

**La présidente :** C'est à vous de décider.

**Senator Tkachuk:** Or if Senator Merchant wants to go.

**Senator Merchant:** No, you go. I was asking how you would go, if to Vancouver and then Prince Rupert.

**Senator Tkachuk:** I think that is the only way to get there. I do not know if you can get there from Edmonton.

**The Chair:** This should be discussed among yourselves, and get back to the clerk and we will arrange for the meeting.

**Senator Tkachuk:** A little Christmas shopping on Robson Street, and then to Prince Rupert.

**The Chair:** We will send you a note for next week's meetings. We may not have a meeting on Tuesday morning. We have people on November 28. The Canadian Trucking Alliance can come on Wednesday of next week. Tuesday we do not have anyone available right now, so we are making phone calls to try to get people on the list from the other day.

**Senator Oliver:** When is the next meeting planned?

**The Chair:** Next Wednesday — not this week. This Wednesday we may not have a meeting. Is there anything else, honourable senators?

**Senator Zimmer:** I have to have some minor surgery, so I would have to speak to Senator Tkachuk to work this out.

**The Chair:** When you are all available we will arrange something.

**Senator Tkachuk:** Even if we go in January, that is fine. If you need surgery, you can get it done.

**The Chair:** We have enough time before we need to proceed with the report.

Thank you for your presence here.

The committee adjourned.

**Le sénateur Tkachuk :** Ou si le sénateur Merchant veut y aller.

**Le sénateur Merchant :** Non, allez-y. Je voulais savoir quel serait votre itinéraire; Vancouver, et ensuite, Prince Rupert.

**Le sénateur Tkachuk :** Je pense que c'est la seule façon de s'y rendre. Je ne sais pas si on peut s'y rendre à partir d'Edmonton.

**La présidente :** C'est à vous d'en discuter entre vous et de communiquer avec le greffier. Nous prendrons ensuite les arrangements pour la réunion.

**Le sénateur Tkachuk :** Nous pourrions faire quelques emplettes de Noël sur la rue Robson et ensuite, nous diriger vers Prince Rupert.

**La présidente :** Nous vous enverrons une note au sujet des séances de la semaine prochaine. Il se peut qu'il n'y ait pas de séance le mardi matin. Nous attendons des gens le 28 novembre. Les représentants de l'Alliance canadienne du camionnage peuvent venir mercredi de la semaine prochaine. Pour l'instant, personne n'est prévu pour mardi. Nous faisons des appels téléphoniques pour essayer d'accueillir des témoins de la liste prévus pour l'autre jour.

**Le sénateur Oliver :** Quand prévoit-on la prochaine séance?

**La présidente :** Mercredi prochain — pas cette semaine. Il ne serait pas possible d'avoir une réunion ce mercredi-ci. Y a-t-il autre chose, honorables sénateurs?

**Le sénateur Zimmer :** Comme je dois subir une chirurgie mineure, il faudrait que je parle au sénateur Tkachuk pour organiser cela.

**La présidente :** Lorsque vous serez tous disponibles, nous arrangerons quelque chose.

**Le sénateur Tkachuk :** Même si nous y allons en janvier, pas de problème. Si vous devez subir une opération, vous pouvez le faire.

**La présidente :** Nous avons suffisamment de temps devant nous avant de passer à la rédaction du rapport.

Je vous remercie de votre présence.

La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

#### WITNESSES

#### TÉMOINS

**Tuesday, November 20, 2007**

**Le mardi 20 novembre 2007**

*Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port:*

*Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port :*

Doug Campbell, CEO.

Doug Campbell, PDG.

*City of Moose Jaw:*

*Ville de Moose Jaw :*

Dale McBain, Mayor.

Dale McBain, maire.

*Saskatchewan AgriVision Corp.:*

*Saskatchewan AgriVision Corp. :*

C.M. (Red) Williams, President, and President of Prairie-to-Ports  
Gateway & Inland Port.

C.M. (Red) Williams, président, et président de Prairie-to-Ports  
Gateway & Inland Port.

*City of Saskatoon:*

*Ville de Saskatoon :*

Donald Atchison, Mayor;

Donald Atchison, maire;

Randy Grauer, City Planner.

Randy Grauer, urbaniste.





A1  
C19  
T83



Second Session  
Thirty-ninth Parliament, 2007

Deuxième session de la  
trente-neuvième législature, 2007

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*

The Honourable LISE BACON

*Président :*

L'honorable LISE BACON

Tuesday, November 27, 2007  
Wednesday, November 28, 2007

Le mardi 27 novembre 2007  
Le mercredi 28 novembre 2007

**Issue No. 2**

**Fascicule n° 2**

**Second and third meetings on:**  
The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

**Deuxième et troisième réunions concernant :**  
Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

**WITNESSES:**  
(See back cover)

**TÉMOINS :**  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Adam  
Dawson

Eyton  
Fox, P.C.

\* Hervieux-Payette, P.C.  
(or Tardif)  
Johnson

\* LeBreton, P.C.  
(or Comeau)  
Mercer  
Merchant  
Phalen  
Tkachuk  
Zimmer

\*Ex officio members  
(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président* : L'honorable Lise Bacon

*Vice-président* : L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs :

Adam  
Dawson

Eyton  
Fox, C.P.

\* Hervieux-Payette, C.P.  
(ou Tardif)  
Johnson

\* LeBreton, C.P.  
(ou Comeau)  
Mercer  
Merchant  
Phalen  
Tkachuk  
Zimmer

\* Membres d'office  
(Quorum 4)



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, November 27, 2007  
(3)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:35 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Johnson, Merchant, Oliver, Tkachuk and Zimmer (8).

*In attendance:* Allison Padova, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

**WITNESSES:**

*Canadian Manufacturers & Exporters:*

David T. Fung, Chair of the Board of Directors and Chairman and CEO of ACDEG International Inc.;

Jean-Michel Laurin, Vice-President, Global Business Policy.

Mr. Fung made a statement and, together with Mr. Laurin, answered questions.

At 11:05 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Wednesday, November 28, 2007  
(4)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Johnson, Merchant, Oliver, Phalen and Zimmer (8).

*In attendance:* Allison Padova, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 27 novembre 2007  
(3)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Johnson, Merchant, Oliver, Tkachuk et Zimmer (8).

*Aussi présente :* Allison Padova, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Également présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son examen concernant le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

*Manufacturiers et exportateurs du Canada :*

David T. Fung, président du Conseil d'administration, et président et chef de la direction d'ACDEG International Inc.;

Jean-Michel Laurin, vice-président, Politiques d'affaires mondiales.

M. Fung fait une déclaration puis, aidé de M. Laurin, répond aux questions.

À 11 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, le mercredi 28 novembre 2007  
(4)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Johnson, Merchant, Oliver, Phalen et Zimmer (8).

*Aussi présente :* Allison Padova, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Également présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

**WITNESSES:**

*Canadian Trucking Alliance:*

Graham Cooper, Senior Vice-President;  
Ron Lennox, Vice-President, Trade and Security;  
Elly Meister, Vice-President, Public Affairs.

Mr. Cooper made a statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 7:30 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son examen relatif au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

*Alliance canadienne du camionnage :*

Graham Cooper, premier vice-président;  
Ron Lennox, vice-président, Commerce et sécurité;  
Elly Meister, vice-présidente, Affaires publiques.

M. Cooper fait une déclaration puis, aidé des autres témoins, répond aux questions.

À 19 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, November 27, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

**Senator Lise Bacon** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Honourable senators, before we begin this morning, I want to congratulate the people from Saskatchewan on a great Grey Cup win last Sunday. We can appreciate how the people from Winnipeg feel; the Blue Bombers did their best.

We are fortunate to have before us from the Canadian Manufacturers & Exporters, Mr. David Fung, Chair of the Board of Directors and Chairman & CEO of ACDEG International Inc.

[*Translation*]

Also joining us today is Mr. Jean-Michel Laurin, Vice-President, Global Business Policy, Canadian Manufacturers & Exporters.

[*English*]

Welcome to the committee. Mr. Fung, please proceed with your presentation, after which we will distribute the documents to committee members.

**David T. Fung, Chair of the Board of Directors, Canadian Manufacturers & Exporters, and Chairman and CEO of ACDEG International Inc.:** Thank you for the opportunity to appear before the committee this morning. The documents that we await will be substantial because they also contain the slides.

The objective of my presentation is to leave committee members with images of what is happening in the global manufacturing sector and in Canada. It is not as focused on the details, and I hope that this committee will pick up the images of what manufacturing has been transformed into and will take some action to help our industry and Canada to secure their future prosperity.

To some degree, I will ad lib my presentation, because I had hoped to project the slide images on a screen. With that in mind, I will continue with my presentation and senators can refer back to the slides later.

**The Chair:** Yes, please proceed, Mr. Fung.

**Mr. Fung:** I will speak to my background first. I came to this country 41 years ago from Hong Kong. I received my bachelor's, master's and PhD degrees in chemical engineering from McGill

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 27 novembre 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35 afin d'étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic de fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente :** Chers collègues, avant de commencer nos travaux ce matin, j'aimerais féliciter les gens de la Saskatchewan pour leur belle victoire de la Coupe Grey dimanche dernier. Nous sympathisons avec les gens de Winnipeg; les Blue Bombers ont fait de leur mieux.

Nous avons la chance d'accueillir un représentant des Manufacturiers et exportateurs du Canada, M. David Fung, président du conseil d'administration et président-directeur général d'ACDEG International Inc.

[*Français*]

Nous recevons également M. Jean-Michel Laurin, vice-président, Politiques d'affaires mondiales, manufacturiers et exportateurs du Canada.

[*Traduction*]

Je vous souhaite la bienvenue au comité. Monsieur Fung, veuillez présenter votre exposé, après quoi nous distribuerons les documents aux membres du comité.

**David T. Fung, président du conseil d'administration, Manufacturiers et Exportateurs du Canada, et président-directeur général d'ACDEG International Inc. :** Merci de me donner l'occasion de témoigner devant le comité aujourd'hui. Les documents que nous attendons sont volumineux, car ils contiennent également un imprimé des diapositives.

Mon exposé a pour objectif de donner aux membres du comité un aperçu de ce qui se passe dans le secteur manufacturier au Canada et dans le monde. Je ne m'attarderai pas sur les détails et j'espère que le comité verra le nouveau visage du secteur manufacturier et prendra des mesures pour aider notre industrie et notre pays à assurer leur prospérité dans l'avenir.

Je vais improviser jusqu'à un certain point, car j'avais espéré pouvoir projeter les diapositives sur un écran. Par conséquent, je vais poursuivre mon exposé et les sénateurs pourront se reporter aux diapositives plus tard.

**La présidente :** Nous vous écoutons, monsieur Fung.

**M. Fung :** Je vais d'abord vous raconter mon histoire personnelle. Il y a 41 ans, j'ai quitté Hong Kong pour m'installer au Canada. J'ai obtenu un baccalauréat, une



University and completed my senior executive business program at Queen's University. I became the research manager for C.I.L. Inc., a subsidiary of Imperial Chemical Industry PLC, one of the largest chemical companies in the world at the time.

In the 1980s, Sudbury, Ontario, was like a moonscape because of the sulphur dioxide emissions, which killed all the vegetation. We took the initiative to recover most of those emissions and turn them into industrial sulphuric acid. The acid is very cheap and normally cannot travel more than 200 miles before the cost of freight is greater than the value of the product. We brought in unit trains and extended the economic distance to 1,200 miles. I use that as an example to show that transportation is an enabler of economic development. The information heard by this committee is fundamental to the future of our industry in manufacturing.

When I was a student, the manufacturing industry was based on vertically integrated manufacturing. When I went to Cleveland to inspect the Ford Motor Company plant, at one end iron ore came in and at the other end, one mile later, a motor car came out.

In Canada, we built our pulp and paper industry the same way. We built the mills in the forest, in the mountains — where the trees are. In contrast, China, which had destroyed the ecology a long time ago and did not have many trees, built paper mills along the coast. Today, China is able to source products from Brazil and Indonesia, whose pulp cost is about \$220 a tonne. In Canada, in North America, every one of our pulp mills is facing a cash cost — not total cost — of \$400 a tonne.

You can understand quickly why you have heard, week after week, about shutdowns of our pulp mills, sawmills and paper mills. I can assure you that this will continue, because we do not have an opportunity to make use of the cheap fibre that China has been able to use. In 2005, China — a country without trees — became the world's largest wood products exporter in the world.

I mention this example to highlight how manufacturing has changed fundamentally. In Canada, we have been blessed with all kinds of resources, and we have become very complacent in using these resources and not considering much added value. We are now facing some of the consequences of that.

You are hearing about how the container traffic has an opportunity to fundamentally change how we manufacture products, because transportation, as I said earlier, is an enabler of what we can do. Today, the intermodal transportation in Canada is quite backward. I am happy that you are having these hearings so that we can explore some of the alternatives that other countries have already achieved. It is not out of our reach for us to copy that process, if nothing else.

maîtrise et un doctorat en génie chimique de l'Université McGill et j'ai terminé une formation de cadre supérieur à l'Université Queen's. J'ai travaillé comme directeur de recherche pour C.I.L. Inc., une filiale d'Imperial Chemical Industry PLC, l'une des plus grandes sociétés de produits chimiques au monde à l'époque.

Dans les années 1980, la ville de Sudbury en Ontario ressemblait à un paysage lunaire à cause des émissions de dioxyde de soufre qui avaient détruit toute la végétation. Nous avons pris l'initiative de récupérer la plupart de ces émissions et de les transformer en acide sulfurique industriel. L'acide est très bon marché et, en général, on ne peut pas le transporter sur une distance de plus de 200 milles, parce que le coût du transport dépasse alors la valeur du produit. Nous avons alors utilisé des trains-blocs pour étendre la distance rentable à 1 200 milles. J'utilise cet exemple pour montrer que le transport est un catalyseur du développement économique. L'information présentée au comité est fondamentale pour l'avenir de notre industrie manufacturière.

Lorsque j'étais étudiant, l'industrie manufacturière reposait sur la fabrication verticale intégrée. J'en ai vu l'application lorsque je me suis rendu à Cleveland pour inspecter l'usine de la compagnie Ford : le fer entraît à un bout de l'usine et la voiture sortait à l'autre bout, un mille plus loin.

Au Canada, nous avons bâti notre industrie des pâtes et papiers de la même manière. Nous avons construit des scieries dans les forêts, dans les montagnes — là où se trouvent les arbres. À l'opposé, la Chine, qui avait détruit ses ressources naturelles il y a très longtemps et qui n'avait pas beaucoup d'arbres, a construit des papeteries le long de la côte. Aujourd'hui, la Chine peut se procurer des produits en provenance du Brésil et de l'Indonésie, où la pâte coûte environ 220 \$ la tonne. Au Canada, en Amérique du Nord, chacune de nos usines de pâtes fait face à un coût effectif — et non pas un coût total — de 400 \$ la tonne.

On comprend vite pourquoi, semaine après semaine, on entend parler des fermetures de nos usines de pâtes, de nos scieries et de nos papeteries. Je peux vous garantir que ce phénomène va se poursuivre, car contrairement à la Chine, nous n'avons pas la possibilité d'utiliser de la fibre bon marché. En 2005, la Chine — un pays sans arbres — est devenue le plus grand pays exportateur de produits de bois au monde.

J'évoque cet exemple pour souligner les changements fondamentaux survenus au niveau de la fabrication. Au Canada, nous avons la chance d'avoir toutes sortes de ressources, mais nous nous reposons sur nos lauriers lorsque vient le temps d'utiliser ces ressources et d'en tirer de la valeur ajoutée. Nous faisons face maintenant à certaines des conséquences de cette attitude.

On entend dire que le trafic conteneurisé présente une occasion de changer radicalement notre mode de fabrication des produits, car le transport, comme je l'ai dit tout à l'heure, est un catalyseur. Le transport intermodal au Canada accuse actuellement un retard assez important. Je suis heureux que vous teniez ces délibérations pour que nous puissions explorer certaines des solutions de rechange que d'autres pays ont déjà appliquées. À tout le moins, rien ne nous empêche de copier ce processus.

I would like to use another example, the Apple iPod, which retails for about \$300. It is made in China and shipped to us at a price of \$150. In bilateral trade statistics, we are importing an Apple iPod from China for \$150. What we do not realize is that China imported \$146 of components for it. To make the Apple iPod, China got \$4. That is a \$300 product when you buy it, and China got \$4.

That is not our future, if I could venture to say. In Canada, for our standard of living to be maintained, we are not fighting for the \$4. Who got the most money? Steve Jobs in California got \$120 without touching the product. That is the future of manufacturing.

I am here, as the chair of the Canadian Manufacturers & Exporters, to share with you, if nothing else, the fact that the first reality of manufacturing is that it is no longer a smokestack industry. Manufacturing encompasses many more activities, including research and development, engineering, marketing, after sales services, logistics and transportation.

The old definition of "manufacturing" is what we call "fabrication." That is what China gets the \$4 for. Steve Jobs is a manufacturer of the Apple iPod and he receives \$120 for not touching the product. This is our future in Canada.

As we move forward in terms of our containers, as we move our resources, we have to bear that in mind. It is the added value that will give prosperity to this country. If we took the Apple iPod and put it under the wheel of a car, the value of that particular material would be less than 50 cents. As we move forward, this country should be looking at turning our own resources, the 50 cents, into \$300. It is the brain power and the transportation logistics that will make it happen.

With that in mind, I would like to leave with you the definition of "manufacturing," which means "the creation and delivery of value through tangible goods." Notice that I did not use the word "fabrication." It is our ability to deliver value.

Let me return, then, to the container issues. Why did I have such a long introduction to come to the topic of interest?

**Senator Oliver:** It was interesting.

**The Chair:** Yes.

**Senator Dawson:** I will never look at an iPod in the same way.

**Senator Tkachuk:** I liked the 50 cents.

**Mr. Fung:** China has become the workshop of the world because they have captured containerized traffic. Our West Coast is jammed with products because Christmas is coming and everyone is shipping goods from China into our ports.

We are very happy to have a Pacific Gateway and Corridor Initiative — \$5.8 billion of commitment. In Canada, that is a lot of money. What we could not have understood was that in China, the Yangshan Port in Shanghai would have a 25-million TEU, or

J'aimerais utiliser un autre exemple, le iPod d'Apple, qui coûte environ 300 \$. Il est fabriqué en Chine et expédié ici au prix de 150 \$. Selon les statistiques commerciales bilatérales, nous importons de Chine un iPod pour 150 \$. Toutefois, ce dont on ne se rend pas compte, c'est que la Chine a importé des composantes pour 146 \$. Pour fabriquer le iPod Apple, la Chine a reçu 4 \$. Il s'agit d'un produit qui se et la Chine a reçu 4 \$.

Ce n'est pas ce qui nous attend, si j'ose dire. Au Canada, pour maintenir notre niveau de vie, nous ne nous battons pas pour les 4 \$. Qui a empoché le plus d'argent? Steve Jobs, en Californie, a reçu 120 \$ sans même avoir touché le produit. Voilà ce que nous réserve l'avenir de la fabrication.

Je suis ici, en tant que président des Manufacturiers et exportateurs du Canada, pour vous dire, à tout le moins, que la première réalité de la fabrication, c'est qu'il ne s'agit plus d'une industrie traditionnelle. La fabrication englobe beaucoup plus d'activités, notamment la R-D, l'ingénierie, la commercialisation, les services après-vente, la logistique et les transports.

C'est la « fabrication » qui rapporte 4 \$ à la Chine. Steve Jobs d'Apple, pour sa part, est le concepteur du iPod et il reçoit 120 \$ sans même toucher le produit. C'est notre avenir au Canada.

Nous ne devons pas perdre cela de vue relativement à nos conteneurs et au transport de nos ressources. C'est la valeur ajoutée qui rendra notre pays prospère. Si nous passions sur un iPod avec une voiture, ce matériau particulier vaudrait moins de 50 cents. À mesure que nous avançons, notre pays devrait chercher à transformer la valeur de nos ressources, c'est-à-dire les 50 ¢ en 300 \$. Nous y parviendrons grâce au savoir et à la logistique de transport.

Cela dit, j'aimerais vous donner la définition du terme « fabrication » : « créer et fournir de la valeur au moyen de produits tangibles ». C'est notre capacité à fournir de la valeur.

Je reviens maintenant aux questions concernant les conteneurs. Pourquoi ai-je fait un si long préambule avant d'entrer dans le vif du sujet?

**Le sénateur Oliver :** C'était intéressant.

**La présidente :** En effet.

**Le sénateur Dawson :** Je ne verrai plus jamais mon iPod de la même façon.

**Le sénateur Tkachuk :** J'ai bien aimé l'exemple des 50 ¢.

**M. Fung :** La Chine est devenue l'atelier de fabrication du monde entier, car elle a profité du trafic conteneurisé. Le temps des Fêtes arrive, et nos ports de la côte ouest sont bourrés de produits expédiés à partir de la Chine.

Nous sommes très heureux d'avoir l'Initiative de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique — un engagement de 5,8 milliards de dollars. Au Canada, cela représente beaucoup d'argent. Ce que nous n'arrivions pas à comprendre, c'était qu'en



twenty-foot equivalent unit, capacity versus a 0.5-million TEU capacity in Prince Rupert. What we did not fully understand was that out of that, China is building 18 inland container ports.

I noticed that your first session involved presentations from Saskatchewan. I am sure the delegates from Saskatchewan and Manitoba have given you an idea of how they are being deprived of all the empty containers going back to China.

**Senator Oliver:** Exactly.

**Mr. Fung:** My job here is to say that it does not have to happen that way. I again use China as an example, in particular the Pearl River Delta, which populated the Chinese ethnic community in North America for a century, because it was forever having a famine. Half a century ago, every Chinese community in North America spoke one dialect from that one community. By turning all the ports into container-capable ports, using some very simple innovations, they have now turned the Pearl River Delta into the most productive region in China. That is the opportunity for us on the East Coast and on the West Coast.

Look at our Georgia Strait between Vancouver Island and the mainland; it is a shame that we have so little economic activity. Then look at Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland and Labrador. We are sitting between the world's two largest markets — the European Union and the United States — and we have a depressed economic zone because we did not allow container traffic to occur. Canada's Coasting Trade Act makes it impossible for economies of scale to take place.

Compare that to Hong Kong. My cousin, who holds a Canadian passport, whose wife lives in Toronto and whose son lives in Calgary, is a Canadian who controls 1.5 million TEUs of container traffic in Hong Kong — almost the size of the whole port in Vancouver — without a dock or a harbour. He loads and unloads all the container vessels using barges. I would appeal to you, senators, to take a look at how a Canadian with experience and expertise can turn our coastal areas into economic development zones if we would just allow it to happen.

When we built the St. Lawrence Seaway 50 years ago, we built 19 ports along the seaway and the Great Lakes, yet most of them have remained unused for 50 years. I only came across them when I was invited to Durham to look at an energy park. I passed by and someone said, "This is the Port of Oshawa." I said, "What Port of Oshawa?" I never heard of a port in Oshawa.

The port is 150 metres from General Motors. General Motors was loading truck after truck, putting them on Highway 401 to go all the way to Windsor and Detroit to join the congestion on the Ambassador Bridge; yet 150 metres from General Motors is a port that is unused.

Chine, le port Yangshan à Shanghai aurait une capacité de 25 millions d'EVP, ou « équivalent vingt pieds », par rapport à une capacité de 0,5 million d'EVP à Prince Rupert. Ce qui nous avait échappé, c'est que la Chine est en train de construire 18 ports à conteneurs intérieurs.

J'ai constaté qu'à votre première session, vous aviez entendu des témoins de la Saskatchewan. Je suis sûr que les délégués de la Saskatchewan et du Manitoba vous ont donné une idée de la situation où ils se trouvent, parce qu'ils ne peuvent pas profiter des conteneurs vides qui retournent en Chine.

**Le sénateur Oliver :** Exactement.

**M. Fung :** Je suis ici pour vous dire qu'il peut en être autrement. J'utiliserai la Chine comme exemple encore une fois, plus particulièrement le delta de la rivière des Perles. Les habitants de cette région, aux prises avec une famine qui perdurait depuis longtemps, ont quitté le pays pour constituer la communauté chinoise en Amérique du Nord pendant un siècle. Il y a un demi-siècle, chaque communauté chinoise en Amérique du Nord parlait un dialecte de cette région. Maintenant, le delta de la rivière des Perles est devenu la région la plus productive en Chine grâce à la transformation de tous les ports en ports à conteneurs, au moyen de quelques innovations fort simples. Il s'agit d'une occasion pour nous sur la côte est et la côte ouest.

Examinons le détroit de Georgie entre l'île de Vancouver et le continent; c'est une honte que nous y ayons si peu d'activité économique. Regardons la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve-et-Labrador. Nous sommes situés entre les deux plus grands marchés au monde — l'Union européenne et les États-Unis — et nous avons une zone économique en perte de vitesse, faute de trafic conteneurisé. La Loi canadienne sur le cabotage empêche les économies d'échelle.

Comparons cette réalité à celle de Hong Kong. Mon cousin, qui détient un passeport canadien, dont l'épouse vit à Toronto et le fils, à Calgary, est un Canadien qui contrôle un trafic conteneurisé de 1,5 million d'EVP à Hong Kong — presque la taille du port de Vancouver —, sans dock ni port. Il charge et décharge tous les porte-conteneurs au moyen de barges. Je vous invite, sénateurs, à voir comment un Canadien ayant l'expérience et le savoir-faire peut changer nos zones côtières en des zones de développement économique si nous voulions bien le permettre.

Lorsque nous avons construit la Voie maritime du Saint-Laurent il y a 50 ans, nous avons bâti 19 ports le long du fleuve et des Grands Lacs; pourtant, la plupart d'entre eux sont restés inactifs pendant 50 ans. Je ne m'en suis rendu compte qu'après ma visite d'un parc d'énergie à Durham. Pendant que je m'y trouvais, quelqu'un a dit : « Voici le port d'Oshawa » et j'ai demandé « Quel port d'Oshawa? » Je n'avais jamais entendu parler d'un port à Oshawa.

Le port se trouve à 150 mètres de General Motors. General Motors charge des camions qui empruntent l'autoroute 401 en direction de Windsor et de Detroit, où ils se retrouvent coincés dans le bouchon au pont Ambassador; pourtant, à 150 mètres de General Motors se trouve un port qui n'est pas utilisé.



I approached a large company in Europe and they have done the calculations. It is more economical to ship these containers out of Oshawa to Milwaukee by ship than by truck. In this case, Canada's Coasting Trade Act is not even in the picture because it is considered international traffic. It is my opinion that the Great Lakes have enormous potential; we do not need to build a second Ambassador Bridge in 2015. Imagine what Ford Motor Company of Canada, Limited, can do from Oakville. When an automobile is made in North America, that automobile crosses the border seven times. Think of the traffic that we could take away from Windsor-Detroit. Additionally, we may not even need to expand Highway 401 to a great extent. Senators, I appeal to you again to look at how containers can fundamentally change manufacturing, and how manufacturing delivers value.

Let me go back to the topic of inland ports. Kamloops is in the middle of British Columbia, inland about 400 kilometres. Today we are sending 50,000 trucks into Vancouver for the shipments to be loaded into containers. Do you know what happens? The 50,000 truck-loads coming into Vancouver go to a warehouse. They have to be offloaded from the trailer and, at the same time, empty containers are coming down through Kamloops on CP Rail, chasing the trucks all the way to the Port of Vancouver. Then a truck needs to take the empty container off the rail to move it to the empty container storage yard. The warehouse now has to order an empty container. Therefore, another truck has to move that empty container to the warehouse for loading. The fourth truck has to move it back to the port for exporting.

Does that make sense, honourable senators? Those are the fundamental issues. Not only are Saskatchewan and Manitoba denied empty containers, even British Columbia, whether Kamloops or Prince George, is denied empty containers. Why is this so? The reason is very simple: It does not make sense for the railways to stop.

Earlier, I spoke about my background regarding my unit train movement of sulphuric acid, because I want you to know that I do have some railway operations background. It would be wrong for us to stop the railways through legislation because that would be counterproductive to a free market. We need to build some simple infrastructure for the railways to gather and pull 6,000 feet of empty containers, switch the engine across to the next track and pull out 6,000 feet of filled containers. It would make money for the railways and would allow us to change the freight from Saskatchewan, where we are shipping peas and various products to China. They are paying \$2,000 to \$2,200 per container. I can ship a car and all the old auto parts I want from Hamilton to China for \$1,150, without negotiating. If I negotiate a bit harder,

J'ai consulté une grande société en Europe qui a fait les calculs. Il est plus économique d'expédier ces conteneurs d'Oshawa vers Milwaukee par bateau que par camion. Dans le cas qui nous occupe, la Loi sur le cabotage ne s'applique même pas, car il s'agit de trafic international. À mon avis, les Grands Lacs présentent un énorme potentiel; nous n'avons pas besoin de construire un autre pont Ambassador en 2015. Imaginez ce que Ford du Canada Limitée pourrait faire à partir d'Oakville. Lorsqu'une voiture est fabriquée en Amérique du Nord, elle traverse la frontière sept fois. Pensez un peu à tout le trafic que nous pourrions éliminer à la frontière Windsor-Detroit. De plus, nous n'aurions peut-être même pas besoin de réaliser d'importants travaux d'élargissement de l'autoroute 401. Mesdames et messieurs les sénateurs, je vous invite encore une fois à examiner comment les conteneurs peuvent changer radicalement le secteur manufacturier et comment la fabrication nous permet de tirer de la valeur.

Permettez-moi de revenir aux ports intérieurs. Kamloops se trouve au centre de la Colombie-Britannique, à environ 400 kilomètres de la côte. Aujourd'hui, nous envoyons 50 000 camions à Vancouver pour transporter les marchandises qui seront chargées dans des conteneurs. Savez-vous ce qui se passe? Les chargements des 50 000 camions qui arrivent à Vancouver sont acheminés à un entrepôt, où ils sont ensuite déchargés des remorques. Au même moment, des conteneurs vides arrivent par CP Rail à partir de Kamloops pour rejoindre les camions jusqu'au port de Vancouver. Ensuite, un camion doit charger les conteneurs vides arrivés par train pour les acheminer au faisceau de remisage des conteneurs vides. L'entrepôt doit alors commander un conteneur vide. Par conséquent, un autre camion doit transporter le conteneur vide jusqu'à l'entrepôt pour le chargement. Le quatrième camion doit ensuite ramener le conteneur au port pour l'exportation.

Est-ce logique, honorables sénateurs? Ce sont là les questions fondamentales. On prive non seulement la Saskatchewan et le Manitoba de conteneurs vides, mais aussi la Colombie-Britannique, que ce soit à Kamloops ou à Prince George. Pourquoi en est-il ainsi? La raison en est fort simple : il est absurde que les trains s'y arrêtent.

Tout à l'heure, je vous ai parlé de mon parcours professionnel en ce qui concerne le transport de l'acide sulfurique par train-bloc, pour vous montrer que je m'y connais un peu dans les opérations ferroviaires. Ce serait une erreur de notre part de recourir à des mesures législatives pour obliger les trains à s'arrêter, car ce serait contre-productif dans un contexte de marché libre. Nous devons plutôt construire des infrastructures simples qui permettraient aux chemins de fer de rassembler et d'acheminer 6 000 pieds de conteneurs vides, puis de changer de voie pour ensuite transporter ces mêmes conteneurs pleins. Cela rapporterait de l'argent aux compagnies ferroviaires et nous permettrait de changer le fret à partir de la Saskatchewan, qui exporte des pois et divers produits vers la Chine. Les exportateurs de la Saskatchewan paient entre

the price is even lower. That same container passes right by Saskatoon and Regina on its way to Vancouver.

Senators, I would like you to remember that now logistics do not equate with distance; they are not the same thing anymore. We can now move products from Montreal to China. Last year, I got a container from Hamburg, Germany, all the way to Shanghai through the Suez Canal for \$180. That was a 40-foot container. You can now move products from Halifax to China for \$400.

I think I have used up my time, but I have outlined for you three main issues: First, manufacturing is no longer a smokestack industry if we want to have an economic future. Second, we need to examine our marine traffic and decide how we can turn our ports into container-capable ports to allow them to have access not only to international ports, because the Pearl River Delta became so productive because they started trading with each other. The Coasting Trade Act needs to be re-examined. I cannot afford to move a container from Saint John, New Brunswick, to Halifax because it would cost me \$1,000. I cannot afford to move anything from St. John's, Newfoundland, to Halifax because it could cost me \$2,000. Yet I can move that same container from Halifax to China for \$400. We are Canadians; we have the ability to help ourselves to increase our barge traffic. For \$3 million, we can make every port a container-capable port.

Third, I would like you to look at the inland port issue. Our railways have been given the mandate to help us move products, but they also have certain cost structures that are very difficult to change. We need to understand how we can help them to help us.

This month, it cost me \$6,000 to move a container from Shanghai to Chicago. I have paid for the return trip already. How can we help the railways to make a bit more money so that they can stop along the way and allow our products to fill those containers? In 2005, CN shipped four million tonnes equivalent of air back to China. I know that our air is better than China's, but they do not pay us for air or empty containers. It is time for us to look at this vehicle, which can enable us to turn the Prairies into a productive commodity centre. China's dairy industry is growing at 20 per cent a year. They are running out of hay. Manitoba and Saskatchewan can grow all the hay that China would want. However, it will never get out of Canada if we do not build these inland ports to allow the hay to go into the containers to go to China. This is something we are already doing for Asia. We are shipping 350,000 tonnes of hay from Alberta to Korea and Japan.

2 000 et 2 200 \$ par conteneur. Pourtant, je peux expédier pour 1 150 \$ une voiture et toutes les pièces détachées usagées que je veux de Hamilton jusqu'en Chine et ce, sans aucune négociation. Si je négocie un peu le prix, je peux le faire baisser davantage. Et dire que ce même conteneur traverse Saskatoon et Regina en direction de Vancouver.

Mesdames et messieurs les sénateurs, n'oubliez pas que, de nos jours, la logistique n'a rien à voir avec la distance; ce n'est plus pareil. Nous pouvons maintenant transporter des produits de Montréal vers la Chine. L'année dernière, j'ai expédié, pour 180 \$, un conteneur depuis Hambourg, en Allemagne, jusqu'à Shanghai, en passant par le canal de Suez. Il s'agissait d'un conteneur de 40 pieds. On peut maintenant acheminer des produits de Halifax jusqu'en Chine pour 400 \$.

Je crois avoir épuisé mon temps, mais j'ai soulevé pour vous trois grandes questions. Premièrement, le secteur manufacturier ne constitue plus une industrie traditionnelle qui nous permettra d'assurer notre avenir économique. Deuxièmement, nous devons examiner notre trafic maritime et voir comment transformer nos ports en ports à conteneurs afin de ne pas limiter nos activités aux ports internationaux. C'est grâce aux échanges intérieurs que le delta de la rivière des Perles est devenu si productif. Par ailleurs, il faut réexaminer la Loi sur le cabotage. Je n'ai pas les moyens d'envoyer un conteneur de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, à Halifax, car cela me coûterait 1 000 \$. Je ne peux pas me permettre d'expédier quoi que ce soit de St. John's, à Terre-Neuve, à Halifax, car cela me reviendrait à 2 000 \$. Pourtant, je peux acheminer le même conteneur d'Halifax vers la Chine pour 400 \$. Nous sommes des Canadiens; nous avons la capacité de nous entraider pour accroître notre trafic de barges. Pour 3 millions de dollars, nous pouvons transformer chaque port en port à conteneurs.

Troisièmement, j'aimerais que vous examiniez la question des ports intérieurs. Nos lignes ferroviaires ont pour mandat de nous aider à transporter des marchandises, mais elles ont également des structures de coûts très difficiles à changer. Nous devons comprendre comment les aider à nous aider.

Ce mois-ci, j'ai dû payer 6 000 \$ pour envoyer un conteneur de Shanghai à Chicago. J'avais déjà payé le retour. Comment pouvons-nous aider les compagnies ferroviaires à gagner un peu plus d'argent pour permettre aux trains de s'arrêter en chemin et remplir ces conteneurs avec nos marchandises? En 2005, le CN a expédié quatre millions de tonnes d'air en direction de la Chine. Je sais que notre air est plus pur qu'en Chine, mais les Chinois ne nous payent pas pour transporter de l'air ou des conteneurs vides. Il est temps que nous examinions ce mode de transport, qui promet de transformer les Prairies en une plaque tournante du transport des marchandises. L'industrie laitière de la Chine connaît une croissance de 20 p. 100 par année. Il ne reste presque plus de foin en Chine. Le Manitoba et la Saskatchewan pourront cultiver tout le foin que la Chine voudra. Toutefois, ce foin ne pourra jamais sortir du Canada si nous ne construisons pas ces ports intérieurs pour remplir de foin les conteneurs à destination de la Chine. C'est ce que nous faisons déjà pour l'Asie. Nous expédions 350 000 tonnes de foin de l'Alberta vers la Corée et le Japon.



Let me stop there. I would be glad to take questions.

**The Chair:** Thank you, Mr. Fung. Last March, our committee went to Vancouver to meet with people from the Port of Vancouver. We also visited the Deltaport, which was interesting. We missed Prince Rupert because the weather was bad and the plane had to go back to Vancouver. However, some of our members will be visiting Prince Rupert soon.

Exports are the foundation of our economic well-being. It is important to establish and find the most efficient, reliable and environmentally friendly system in order to continue to make economic progress. It benefits all Canadians. Canada exports a great deal to the United States, and you mentioned that briefly. I think it is 86.9 per cent of our export market.

Would you say that the situation at the border in the last five years has improved or worsened? Also, what are the principal challenges at the border?

**Mr. Fung:** I am glad that you raised that question. I was speaking ad lib and therefore missed talking about our border with the United States, which is a very important element. I mentioned that using marine traffic would ease the congestion on the Ambassador Bridge, the Peace River Bridge and other bridges. However, security is the major issue. We all know how long it is taking us to move anything into the United States; the border has "thickened." Canadian Manufacturers & Exporters is on the steering committee for the Coalition for Secure and Trade-Efficient Borders. We have talked about different issues regarding how the United States could change in order for this process to become more efficient. It has become clear that with the United States, security will always trump trade. We need to accept that reality. At CME, rather than trying to convince the Americans to change, we are trying to move forward by using new technology and innovation to allow the United States to achieve the security measures without slowing down our trans-border traffic.

In Asia earlier this year, our industry completed an experiment in which a black box was put in a container. The black box has a GPS so it can be followed by satellite. It has four analyzers that record light, oxygen, humidity and temperature. The black box records this information using a radio frequency chip and reports every hour through a satellite.

I mention this because it has already been used in commercial application for land transport between Thailand and China. Every trailer has a black box. When the trailer leaves the factory, it is sealed. The four components are measured because at one time we sealed the container and thought we were fine. Well, thieves drilled a hole in the top and took everything out. Now we

Je vais m'arrêter là-dessus. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**La présidente :** Merci, monsieur Fung. En mars dernier, notre comité s'est rendu à Vancouver pour rencontrer les responsables du port. Nous avons également visité le Deltaport, ce qui était intéressant. Nous n'avons pas pu nous rendre à Prince Rupert à cause du mauvais temps; l'avion a dû retourner à Vancouver. Toutefois, certains de nos membres iront bientôt à Prince Rupert.

Les exportations sont la pierre angulaire de notre économie. Il est important d'établir et de trouver le système le plus efficace, le plus fiable et le plus écologique possible pour continuer de réaliser des progrès économiques. Tous les Canadiens en bénéficieront. Le Canada exporte beaucoup aux États-Unis; vous en avez parlé brièvement. Je crois qu'ils représentent 86,9 p. 100 de notre marché d'exportation.

Diriez-vous que la situation à la frontière s'est améliorée ou détériorée au cours des cinq dernières années? Quels sont les principaux problèmes à surmonter à la frontière?

**M. Fung :** Je suis heureux que vous ayez soulevé la question. Comme j'étais en train d'improviser, j'ai oublié de parler de notre frontière avec les États-Unis, qui constitue un élément très important. J'ai dit que le recours au transport maritime permettrait de décongestionner le pont Ambassador, le pont de la rivière de la Paix et d'autres. Cependant, il y a toute la question de la sécurité. Nous savons tous à quel point le délai est long pour acheminer n'importe quoi aux États-Unis; la frontière est devenue plus « hermétique ». Des représentants de Manufacturiers et exportateurs Canada siègent au comité de direction de la Coalition pour des frontières sécuritaires et efficaces sur le plan commercial. Nous avons parlé des différentes questions concernant les changements que pourraient faire les États-Unis pour accroître l'efficacité de ce processus. Il est devenu clair que pour les États-Unis, la sécurité l'emportera toujours sur le commerce. Nous devons accepter cette réalité. Chez MEC, au lieu d'essayer de convaincre les Américains de changer, nous essayons de progresser grâce aux nouvelles technologies et à l'innovation pour permettre aux États-Unis d'appliquer les mesures de sécurité sans ralentir le transport transfrontalier.

En Asie, plus tôt cette année, notre industrie a effectué une expérience qui consistait à placer une boîte noire dans un conteneur. La boîte noire est pourvue d'un système GPS grâce auquel on pouvait suivre son trajet par satellite. Elle comportait quatre capteurs qui enregistraient la lumière, l'oxygène, l'humidité et la température. La boîte noire stockait ces informations au moyen d'une puce d'identification par radiofréquence et transmettait les données par satellite toutes les heures.

Je parle de cette technologie parce qu'elle a déjà été utilisée comme application commerciale pour le transport terrestre entre la Thaïlande et la Chine. Chaque remorque dispose d'une boîte noire. Lorsque les remorques quittent l'usine, elles sont scellées. Maintenant, nous mesurons les quatre paramètres parce qu'à un moment donné, nous nous sommes rendu compte que même si les



analyze light. If they drill into the container, the light will change. Any tampering with a container will be recorded on the chip.

IBM is working on the radio frequency chips. You may want to examine this particular opportunity. Every trailer and every container would be fitted with a black box. When made in such large quantities, the cost will be minimal, and we know exactly who will make them.

**Senator Oliver:** China.

**Mr. Fung:** We should not be ashamed to import to equip our system this way. The objective is that when a sealed trailer leaves Ford Motor Company, the radio frequency chips record the four parameters continually. Also, with the GPS locating where the container has traveled, by the time it reaches a border, the U.S. can now have a "fingerprint" of the container. If nothing has changed, there is no reason for them to delay the container.

More importantly, if we get to the point where we have barges that can move 300 containers instead of 300 drivers moving those containers, we will have four people moving 300 containers by water using a fraction of the fuel otherwise used for highway traffic. All 300 containers would send signals to the customs in Milwaukee or Cleveland where those signals can be read and the containers immediately approved for customs clearance.

I would like to add that input to my earlier remarks to indicate that our border has worsened. It is now costing at least \$800 per car to cross the border. This is a major disadvantage compared with imports from Korea or Japan. They cross the border only once, whereas we have to face it seven times.

It is imperative to develop mechanisms and regulatory regimes that will allow us to make every trailer and container easily cleared through the U.S. Border Control.

**Jean-Michel Laurin, Vice-President, Global Business Policy, Canadian Manufacturers & Exporters:** The situation has considerably worsened in the last five years, especially during the past summer. Some people are even calling it the summer of hell. The conditions were terrible at the border for Canadian exporters. We get many calls from members indicating they are exasperated with the situation and they do not see it getting better any time soon.

We are working with the Canada Border Services Agency, CBSA, on those issues, but as Mr. Fung indicated, we need to review them. There are things we can do in the short term to address the technical issues, but the strategic issues have to be addressed in the long run. It does not make sense that it is easier

conteneurs étaient scellés, nous ne pouvions pas avoir l'esprit tranquille. En effet, des voleurs perçaient un trou au-dessus du conteneur et dérobaient tout ce qu'il y avait à l'intérieur. Désormais, nous analysons la lumière. Si quelqu'un fait un trou dans le conteneur, la lumière changera. Tout changement survenu dans un conteneur sera enregistré par la puce.

IBM travaille à la mise au point de puces d'identification par radiofréquence. Vous devriez vous y intéresser. Chaque remorque et chaque conteneur seraient équipés d'une boîte noire. Quand ces boîtes seront fabriquées en très grandes quantités, le coût sera minimal, et nous savons exactement qui les produira.

**Le sénateur Oliver :** La Chine.

**M. Fung :** Nous ne devrions pas avoir honte d'en importer pour nous équiper ainsi. L'objectif visé, c'est que les puces d'identification par radiofréquence enregistrent continuellement les quatre paramètres dès qu'une remorque scellée quittera la compagnie Ford Motor, par exemple. De plus, grâce au GPS qui suit le trajet du conteneur, les États-Unis auront maintenant une « empreinte digitale » du conteneur lorsque ce dernier atteindra la frontière. Si rien n'a changé, il n'y aura aucune raison de retarder la livraison du conteneur.

Fait plus important encore, si nous arrivons à équiper nos ports de barges pouvant transporter 300 conteneurs, au lieu d'avoir 300 conducteurs de camion, nous aurons quatre personnes qui achemineront 300 conteneurs par voie navigable et ce, en consommant une fraction du carburant qui serait autrement nécessaire pour le trafic routier. L'ensemble des 300 conteneurs enverraient des signaux qui seraient captés par les autorités douanières de Milwaukee ou de Cleveland, ce qui permettrait le dédouanement immédiat des conteneurs.

J'aimerais ajouter cette information à ce que j'ai dit tout à l'heure pour indiquer que la situation à la frontière a empiré. Il en coûte maintenant 800 \$ par voiture pour traverser la frontière. C'est énorme par rapport au coût des importations en provenance de la Corée du Sud ou du Japon. Ces dernières ne traversent la frontière qu'une seule fois, alors que nous, nous devons franchir sept étapes.

Il est impératif d'élaborer des mécanismes et des régimes de réglementation qui permettront aux agents américains affectés au contrôle frontalier de dédouaner facilement chaque remorque et chaque conteneur.

**Jean-Michel Laurin, vice-président, Politiques d'affaires mondiales, Manufacturiers et exportateurs du Canada :** La situation s'est considérablement aggravée ces cinq dernières années, surtout l'été dernier. Certains l'ont même surnommé « l'été de l'enfer ». Les conditions pour les exportateurs canadiens étaient terribles. Nous recevons de nombreux appels de nos membres qui nous font part de leur exaspération devant la situation et de leurs doutes quant à une amélioration prochaine.

Nous travaillons avec l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, sur ces questions, mais comme M. Fung l'a fait remarquer, nous devons nous y pencher aussi. Il y a certaines mesures que nous pouvons prendre à court terme pour résoudre les questions techniques, mais pour ce qui est des questions

to ship a container full of products from China, or any other country, into the U.S. than it is to ship an equivalent volume of goods from Canada into the U.S. We produce things together and that is what we stress to the Americans whenever we meet with representatives and senators in the U.S. We try to stress the importance of the economic relationship for their own states and districts, but we need to do a better job of explaining this to them.

**The Chair:** Do they appreciate the problem?

**Mr. Laurin:** Some do, because their district or state borders Canada, or they have Canadian companies with plants in their district and they hear about the situation.

I know Rob Merrifield, who is the MP currently chairing the Canada-United States Inter-Parliamentary Group, went to Windsor earlier in year to tour the facilities there. We have some champions on the U.S. side. It is a matter of leveraging them.

The situation in the U.S. being what it is, our members are quite concerned right now because there are a number of bills in front of Congress and the Senate in the U.S. dealing with food safety. I do not do not understand why we cannot deal with this issue on a continental basis, having common standards and mutual recognition of our standards. It does not make sense to inspect what goes back and forth across our border. We should be spending more time and resources inspecting what enters our continent.

Another issue that needs to be addressed is the fact that governments, both in Canada and in the U.S., have asked companies to join voluntary cooperation or participation programs such as C-TPAT in the U.S. or Partners in Protection in Canada. These programs show that you are a partner in ensuring the safety of Canadian or U.S. territory.

Some of our members, especially those who do a lot of cross-border trade, have invested massive resources — time, human resources and money — in complying with these programs. They do it because they are good corporate citizens and to maintain market access between the U.S. and Canada. However, they are saying that they have invested millions of dollars and have done everything they were required to do, but the inspection rate keeps going up. I am told that twice the number of shipments are being inspected now than was the case a few years ago, even after 9/11. They do not understand why that is the case.

The automotive industry is the perfect example. These companies ship hundreds of trucks every day or every week. Border authorities know them. They will do anything. They are even willing to have the authorities audit their internal processes and correct mistakes. As Mr. Fung explained, there are technological advances that could allow equipment to track shipments to improve border crossings. Some of these programs

stratégiques, il faudra les régler à long terme. Ce n'est pas logique qu'on puisse expédier plus facilement un conteneur rempli de marchandises en provenance de la Chine, ou de tout autre pays, à destination des États-Unis que d'acheminer un volume équivalent de marchandises du Canada vers les États-Unis. Nos deux pays produisent ensemble, et nous insistons là-dessus auprès des Américains chaque fois que nous rencontrons des représentants ou des sénateurs des États-Unis. Nous essayons de souligner l'importance de la relation économique pour leurs propres États et districts, mais nous devons mieux leur expliquer la situation.

**La présidente :** Se rendent-ils compte du problème?

**M. Laurin :** Certains oui, parce que leur district ou leur État sont à la frontière avec le Canada, ou parce que leur district compte des filiales d'usines canadiennes et qu'ils entendent parler de la situation.

Je sais que Rob Merrifield, un député qui est actuellement président du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis, s'est rendu à Windsor plus tôt cette année pour visiter les installations locales. Nous avons certains militants du côté des États-Unis. Il s'agit d'en tirer parti.

La situation aux États-Unis étant ce qu'elle est, nos membres sont très inquiets à l'heure actuelle, car le Congrès ou le Sénat américain sont saisis d'un certain nombre de projets de loi qui traitent de la salubrité alimentaire. Je ne comprends pas pourquoi nous ne pouvons pas régler cette question à l'échelle nord-américaine, par l'établissement de normes communes et la reconnaissance mutuelle de nos normes. C'est illogique d'inspecter ce qui traverse la frontière. Nous devrions consacrer plus de temps et de ressources à l'inspection de ce qui entre sur notre continent.

Il y a une autre question à régler. Les gouvernements, tant au Canada qu'aux États-Unis, ont demandé à des entreprises de se joindre à des programmes de coopération ou de participation volontaire, comme C-TPAT aux États-Unis ou Partenaires en protection au Canada. Ces programmes montrent que nous travaillons ensemble pour garantir la sécurité des territoires canadien et américain.

Certains de nos membres, surtout ceux qui font beaucoup de commerce transfrontalier, ont investi massivement — en temps, ressources humaines et argent — pour se conformer à ces programmes. Ils le font, car ils se soucient de leurs responsabilités sociales et veulent maintenir l'accès au marché entre les États-Unis et le Canada. Toutefois, même s'ils ont investi des millions de dollars et fait tout ce qui était nécessaire, ils affirment que le nombre d'inspections ne cesse d'augmenter. J'ai appris qu'on inspecte deux fois plus de cargaisons maintenant qu'il y a quelques années, même après le 11 septembre. Ils ne comprennent pas pourquoi.

L'industrie automobile en est l'exemple parfait. Les compagnies envoient des centaines de camions chaque jour ou chaque semaine. Les services frontaliers les connaissent. Ces compagnies sont prêtes à tout. Elles sont même disposées à ce que les autorités vérifient leurs processus internes et corrigent les erreurs éventuelles. Comme M. Fung l'a expliqué, certains progrès technologiques pourraient permettre d'améliorer



were originally intended to offer exporters these benefits, but if there is a two kilometre backup at the border and only two lanes on the highway, you are still stuck in traffic.

We need to look at these issues in a strategic sense. There are a too small number of companies doing much of the Canada-U.S. border trade. We need to ensure that these companies and industries, which are integrated across both countries, are provided with easy access to the border if they show they have the processes in place to ensure that their shipments are secure. Otherwise, as a jurisdiction in North America, we are making ourselves less competitive.

In Europe, products can be shipped from the Scandinavian countries all the way to Greece without a single border inspection. Mr. Fung indicated how logistics have created a competitive advantage for Asia. I do not see why we cannot do that for North America. We just need the political will and support. That is why we are happy you are doing this comprehensive review of Canada's logistics and trade infrastructure. It is becoming a strategic issue for Canada's economy. It is not just a transportation issue. It touches manufacturing, and many other sectors of the economy depend on manufacturing as well. We are thankful that you are examining this issue.

**Mr. Fung:** Many Americans share the concern, but I am a realist. I know that the United States' political system is different from ours. They have a southern border. Perhaps the northern border states are sympathetic to our issues because they are impacted by them, but some of the southern states think it is the right thing to happen because that means more assembly plants go to Alabama instead of staying up in Michigan.

As a country, Canada needs to apply political pressure, but I am more convinced, after five or six years, that we need a different approach. You have seen that our experiment of trying to move the customs clearance away from the border has failed because Americans insisted on certain jurisdictional issues, and we are not ready to give up our sovereignty in the process.

Containers are important for you as a committee to examine, because containers allow security and protection of the product, and they would allow us to take away a lot of the congestion on our land border crossings at this point in time, and that is fundamental to the issue of a two-mile line-up. We can do nothing if traffic continues to increase because we are successful in increasing our manufacturing activity. It is imperative that we take immediate and urgent action to do something about allowing the movement of barges across the lake to become a major alternative to highway traffic.

l'équipement pour faire le suivi des cargaisons afin de faciliter les passages transfrontaliers. Certains de ces programmes étaient initialement conçus pour avantager les exportateurs, mais s'il y a une file d'attente de deux kilomètres à la frontière et seulement deux voies sur l'autoroute, les camions resteront quand même coincés dans le trafic.

Nous devons examiner ces questions d'un point de vue stratégique. Le gros du commerce transfrontalier canado-américain est effectué par une poignée d'entreprises. Nous devons nous assurer que ces entreprises et ces industries, qui sont intégrées dans les deux pays, peuvent traverser facilement la frontière si elles prouvent qu'elles disposent des processus en place garantissant la sécurité de leurs cargaisons. Autrement, comme pays nord-américain, nous nuisons à notre compétitivité.

En Europe, les produits peuvent être expédiés depuis les pays scandinaves jusqu'en Grèce sans aucune inspection à la frontière. M. Fung a expliqué comment la logistique a donné un avantage concurrentiel à l'Asie. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas le faire pour l'Amérique du Nord. Nous avons juste besoin de soutien et de volonté politique. Voilà pourquoi nous sommes ravis que vous fassiez cette étude approfondie sur la logistique et l'infrastructure commerciale du Canada. C'est en train de devenir une question stratégique pour l'économie du Canada. Ce n'est pas seulement une question de transport. Elle touche à la fabrication, et de nombreux autres secteurs de l'économie dépendent de la fabrication également. Nous vous sommes reconnaissants de vous pencher sur cette question.

**M. Fung :** De nombreux Américains partagent la même préoccupation, mais je suis réaliste. Je sais que le système politique américain est différent du nôtre. Les États-Unis ont une frontière au Sud. Les États frontaliers du Nord sont sensibles à nos problèmes, car ils en subissent l'effet, mais certains États du Sud croient que c'est une bonne chose parce que cela signifie que plus d'usines de montage déménageront en Alabama plutôt que de rester au Michigan.

Comme pays, le Canada doit exercer des pressions politiques, mais je suis plus convaincu, après cinq ou six ans, qu'il nous faut une approche différente. Vous avez constaté que notre tentative de déplacer le dédouanement ailleurs qu'à la frontière a échoué parce que les Américains ont insisté sur certaines questions de compétence, et nous ne sommes pas prêts à renoncer à notre souveraineté dans le processus.

Il est important pour ce comité d'étudier la question des conteneurs, parce que ces derniers garantissent la sécurité et la protection du produit et nous permettraient de décongestionner nos postes frontaliers terrestres à l'heure actuelle, ce qui est fondamental quand une file d'attente fait deux milles de long. Nous aurons les mains liées si le trafic continue d'augmenter parce que nous réussissons à augmenter notre activité manufacturière. Il est impératif que nous prenions des mesures immédiates et urgentes pour permettre à des barges de traverser le lac, ce qui offrira une solution de rechange majeure au transport terrestre.



**The Chair:** It seems that we have entered a new era in transporting goods. How can the federal government help regarding legislation or policies that could contribute to the rise of our exports?

**Mr. Fung:** I would suggest that the government can look at several elements. All transportation must be economically viable, which means economy of scale. If we continue to have the Coasting Trade Act, which prohibits cabotage, prohibits our trading among ourselves, moving from Oshawa to Sarnia or to Hamilton, then in essence we are crippling our own ability to move and we are reducing the scale of economy for a viable operation to take place.

In order for the transborder economy to work, we need to examine how we can help the existing vested interests gain advantage in going into this new pie, which is a thousand times bigger than the current little pie held by a few vested interest groups. They are members of Canadian Manufacturers & Exporters too, so I have to be careful what I say, but at the end of the day they are best placed to take advantage of the new developments if we would allow them to develop.

From a marine perspective, it is completely a federal jurisdiction issue. The federal government also has jurisdiction on land bordering waters. Land use rights become critical. If you do not protect those land use rights, even if later on we develop the traffic, we will not use these ports effectively. That is another critically important element.

In Canada, because of our federal structure, there is a need for the provincial governments to be involved. The federal government needs to take a catalytic role in bringing the provinces together so that we act together instead of fighting amongst ourselves. We need to act together as a nation in order to capture whatever value is out there in the marketplace.

**Senator Oliver:** I would like to go to the iPod for one moment. If Steve Jobs is making \$120 and China is only making \$4, how much longer will the Chinese people put up with making such a small amount of money from the input that they have into an iPod? In other words, if it is not going to last much longer and that \$4 will soon be \$40, and that \$40 will soon be \$100, then the global economy will change and China will not have this advantage. How much longer can that persist? In ten years time, will \$4 still do the trick in China?

**Mr. Fung:** I think, senator, your remark is quite correct. In my package, I touch on the number of engineers graduating from China, India and the United States. China is graduating 500,000 engineers every year. This is not an estimate but from a study done by Duke University. Two professors went to China for two years, interviewed all the agencies and came up with the best estimate as half a million engineers and scientists graduating from a four-year program. Maybe the quality is not that good. Assume 50 per cent of them are no good. Still, that is 250,000 competent engineers a year. Do you know how many engineers we have in Canada? We have 180,000 registered engineers, and I am one of those. That is all that we have. China would double the number

**La présidente :** Nous semblons être entrés dans une nouvelle ère en matière de transport des marchandises. Comment le gouvernement fédéral peut-il aider pour ce qui est des lois ou des politiques qui pourraient contribuer à l'augmentation de nos exportations?

**M. Fund :** À mon avis, le gouvernement peut examiner plusieurs éléments. Tout le transport doit être viable sur le plan économique, ce qui veut dire des économies d'échelle. Si nous continuons d'avoir la Loi sur le cabotage, qui interdit le cabotage, le commerce entre nous, depuis Oshawa jusqu'à Sarnia ou Hamilton, nous limitons notre capacité en matière de transport et nous réduisons les économies d'échelle en empêchant une activité viable.

Pour que l'économie du commerce transfrontalier fonctionne, nous devons examiner comment nous pouvons faire en sorte que les groupes d'intérêt existants profitent de cette nouvelle tarte, qui est mille fois plus grande que celle que se partagent actuellement quelques groupes d'intérêt. Ils sont membres des Manufacturiers et exportateurs du Canada également, alors je dois faire attention, à ce que je dis mais au bout du compte, ils sont les mieux placés pour tirer parti des nouveaux développements si nous les laissons les concevoir.

Pour la marine, cette question est entièrement du ressort fédéral. Les cours d'eau transfrontaliers relèvent du gouvernement fédéral. Les droits d'utilisation du sol deviennent essentiels. Si vous ne protégez pas ces droits, même si plus tard nous développons le trafic, nous n'utiliserons pas ces ports efficacement. C'est un autre élément d'importance critique.

Au Canada, parce que nous sommes une fédération, les gouvernements provinciaux doivent intervenir. Le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de catalyseur pour rassembler les provinces afin que nous agissions de concert au lieu de nous disputer. Nous devons collaborer pour tirer parti de la valeur, quelle qu'elle soit, que nous offre le marché.

**Le sénateur Oliver :** J'aimerais revenir à l'exemple du iPod. Si Steve Jobs fait 120 \$ et la Chine n'en fait que 4 \$, combien de temps les Chinois endureront-ils de fabriquer des iPod pour une bouchée de pain? Autrement dit, si la situation ne dure pas encore bien longtemps et que les 4 \$ deviennent rapidement 40 \$, puis 100 \$, l'économie mondiale changera alors et la Chine n'aura pas cet avantage. Combien de temps encore cela peut-il durer? Dans dix ans, la Chine se contentera-t-elle toujours de 4 \$?

**M. Fund :** Je crois, monsieur le sénateur, que votre observation est tout à fait juste. Dans ma présentation, je traite du nombre d'ingénieurs qui obtiennent leur diplôme en Chine, en Inde et aux États-Unis. La Chine forme 500 000 ingénieurs par année. Ce n'est pas une estimation; ce chiffre est tiré d'une étude menée par l'Université Duke. Deux professeurs sont allés en Chine pendant deux ans, ont interrogé toutes les agences et sont arrivés à la meilleure estimation selon laquelle un demi-million d'ingénieurs et de scientifiques obtiennent leur diplôme après un programme de quatre ans. La qualité n'est peut-être pas extrêmement bonne. Supposons que la moitié d'entre eux sont incompétents. Il reste malgré tout 250 000 ingénieurs compétents par année. Savez-vous

every nine months, assuming even half of them are no good. Imagine what it is like to double the number of engineers every three months. Your point is well taken. We should be concerned.

I would suggest that we are not here to compete with China. I think maybe I am pretty good, but I do not think that with a 35-year lifespan I need to fight 40 Chinese engineers by myself. Every Canadian engineer needs to fight 40 of them, and another 40 Indian engineers by the door. We will not win that battle.

Look at how the other economies work. Remember Hong Kong in the 1980s and all the plastic flowers and all those things. They do not make anything any more. When I left Hong Kong, it had 3 million people, and now it has 7 million people. On a purchasing power parity basis, their GDP is now the same as Canada's, with zero resources. Even to take a shower, they have to buy water from China. What do they do? They are employing 12 million Chinese workers in China, making products. Like Steve Jobs, they never touch the products. They just collect the money. That is one example.

**Senator Oliver:** The question is how much longer that can go on.

**Mr. Fung:** If we are clever, it will go on for a long time, because again, it is a case of cultural issues. The Chinese economy is a command economy. In some ways, it is very efficient. "Do this. Everyone does that." What does that mean? There is a lack of creativity. Their society prohibits creativity. No matter how many engineers they have, I would not worry about competing with them in new concepts and new designs. We will always be ahead. Maybe that will change. Look at Singapore, which is trying very hard to change the culture. Changing culture is very difficult. Learning new skills is easy. You take a course, and now everyone knows how to weave or whatever. However, changing a culture is very difficult. I think we are fairly safe for the foreseeable future. That does not mean that the Chinese cannot change. I employ some of the best engineers in Shanghai, and what do I find? They have a very narrow education. A graduate engineer cannot do an economic feasibility study. I will not worry about an engineer who is a good engineer but who does not understand economics.

I am not here to lower our concern. I am here to say that it is not without hope. That does not mean we can sit back and things will happen, because the \$4 will move from China to Cambodia or inland and they will start to move up. The question is how fast they can move up and how fast we can move up. You talked about the iPod. We have an example at home — Research in Motion, RIM. You heard that our BlackBerrys are made in

combien nous avons d'ingénieurs au Canada? Nous avons 180 000 ingénieurs agréés, et je suis l'un d'eux. C'est tout ce que nous avons. La Chine doublera ce chiffre tous les neuf mois, même à supposer que la moitié de ces ingénieurs soient incompetents. Imaginez qu'on double le nombre d'ingénieurs tous les trois mois. Vous soulevez un bon point. Il y a de quoi s'inquiéter.

Je dirais que nous ne devons pas rivaliser avec la Chine. Je pense être sans doute compétent, mais je ne crois pas qu'en 35 ans de carrière, je doive affronter seul contre 40 ingénieurs chinois. Chaque ingénieur canadien doit en affronter 40 d'entre eux, et 40 ingénieurs indiens attendent à la porte. Nous n'allons pas gagner cette bataille.

Regardons comment les autres économies fonctionnent. Souvenez-vous de Hong Kong dans les années 1980 et de toutes les fleurs en plastique et tous ces trucs. Ils n'en fabriquent plus désormais. Quand j'ai quitté Hong Kong, sa population était de 3 millions d'habitants, et maintenant, elle s'élève à 7 millions. Sur le plan de la parité du pouvoir d'achat, son PIB est maintenant le même que celui du Canada, sans aucune ressource. Même pour prendre une douche, les résidents de Hong Kong doivent acheter de l'eau de la Chine. Qu'est-ce qu'ils font? Ils emploient 12 millions de travailleurs chinois en Chine pour fabriquer des produits. Comme Steve Jobs, ils ne touchent jamais aux produits. Ils ne font qu'empocher l'argent. C'est un premier exemple.

**Le sénateur Oliver :** Il faut se demander combien de temps cette situation peut encore durer.

**M. Fung :** Si nous sommes intelligents, elle continuera longtemps, car là encore, c'est une question de culture. L'économie chinoise est une économie dirigée. D'une certaine façon, elle est très efficace. « Faites ceci. Tout le monde le fait. » Qu'est-ce que cela veut dire? Qu'il y a un manque de créativité. La société chinoise interdit la créativité. Quel que soit le nombre de ses ingénieurs, je ne craindrais pas de l'affronter sur le plan des nouveaux concepts et des nouveaux designs. Nous aurons toujours une longueur d'avance. La situation changera peut-être. Prenons Singapour, qui s'efforce à changer la culture. Changer une culture est très difficile. Acquérir de nouvelles compétences est facile. Vous suivez un cours, et tout le monde sait comment s'esquiver ou peu importe. Toutefois, changer une culture est très difficile. Je crois que nous n'avons pas vraiment à nous inquiéter pour l'avenir immédiat. Cela ne veut pas dire que les Chinois ne peuvent pas changer. J'emploie quelques-uns des meilleurs ingénieurs de Shanghai, et qu'est-ce que je découvre? Leur formation est très limitée. Ainsi, un ingénieur diplômé ne peut pas mener une étude de faisabilité économique. Je ne redouterai donc pas un ingénieur qui est compétent, mais qui ne comprend pas l'économie.

Je ne suis pas ici pour dissiper nos préoccupations, mais pour dire qu'il y a encore de l'espoir. Cela ne signifie pas que les choses bougeront seules, car les 4 \$ de profit passeront de la Chine au Cambodge ou ailleurs, et les prix commenceront à grimper. Reste à savoir à quel rythme ils peuvent augmenter et à quelle vitesse nous pouvons réagir. Vous avez parlé du iPod. Nous avons un exemple au Canada — Research in Motion, RIM. Vous savez que



Canada, but they did not tell you that there are seven components and where the seven components come from. China makes those components too. You pay \$600 for your BlackBerry or maybe you sign a three-year contract and get a deal and pay only \$300 for the BlackBerry. How much do you think the Chinese will get? Probably the same \$5, but that is the power of added value. The power of the new reality of manufacturing is in not touching the product. At IBM, 50 per cent of the employees never touch a product. It is critically important in that process and what else does it mean? It means logistics — a \$150-import sells for \$300. Who gets the \$150? The Port of Vancouver, the bank and everyone else along the way that touches the product along the way gets part of the \$150. Senator, I would suggest that yes, we need to be concerned. We need to be vigilant about our education system but at this time, the Chinese are not a major threat if we do not compete with them but rather begin to manage them. Currently, Taiwan has 1 million Taiwanese managers in Chinese factories. Officials in Beijing told me that their economic growth is limited by the availability of Taiwanese managers. How can they fight? It is the most ridiculous thing to worry about Taiwan and China fighting because Taiwan has \$120 billion invested in China and 1 million managers in Chinese factories, plus whatever workers are there. They are so intertwined. They can have all the slogans they want. China can have its missiles pointing at something, but it is a just a show. We should not get ourselves entangled in this internal squabble and get ourselves worked up in the process.

**Senator Oliver:** I am from Nova Scotia, on the Atlantic coast, and we are talking about our open gateway. You have talked about one of the biggest acts that prohibits cabotage — the Coasting Trade Act. Have you done research and papers on that act that you could give to the clerk of this committee so that we would not have to reinvent the wheel and find out all the problems associated with that act? Have you given speeches on that subject or done research on it so that it can be laid before this committee to help us?

**Mr. Fung:** Senator, a professor at Saint Mary's University has published a study on that subject. I can send a copy of it to you.

**Senator Oliver:** What is his name?

**Mr. Fung:** I cannot remember her name but I have it here in my computer. It is not an exhaustive study but it will give you a tremendous foundation for your examination of what the Coasting Trade Act is doing to our coastal domestic traffic.

**The Chair:** We will get a copy of the study and distribute it to members.

**Senator Merchant:** What an interesting presentation — you have a wonderful way of presenting your facts. I am from Saskatchewan. Last week we heard from a group who talked to us about the inland port. Currently, we cannot get the containers but

nos BlackBerry sont fabriqués au Canada, mais on ne nous a pas dit qu'ils sont faits de sept composantes ni d'où celles-ci viennent. La Chine en fabrique également. Vous payez 600 \$ un BlackBerry ou signez peut-être un contrat de trois ans et obtenez un forfait qui vous permet de l'acheter à 300 \$ seulement. D'après vous, combien les Chinois recevront-ils? Probablement 5 \$ aussi, mais c'est le pouvoir de la valeur ajoutée. La nouvelle réalité du secteur manufacturier, c'est de ne pas toucher le produit. Chez IBM, 50 p. 100 des employés ne toucheront jamais un produit. C'est extrêmement important dans ce processus. Qu'est-ce que cela signifie également? Que tout dépend de la logistique — un produit importé au coût de 150 \$ se vend 300 \$. Qui empêche les 150 \$? Ce sont notamment le port de Vancouver, la banque et tous les autres maillons de la chaîne qui touchent le produit durant le processus. Monsieur le sénateur, il y a de quoi s'inquiéter, à mon avis. Nous devons être vigilants à l'égard de notre système d'éducation, mais pour l'instant, les Chinois ne représentent pas une grande menace si, au lieu de rivaliser avec eux, nous commençons à les gérer. À l'heure actuelle, un million de directeurs taiwanais travaillent dans des usines chinoises. Des représentants officiels à Beijing, m'ont dit que leur croissance économique est limitée à cause de la disponibilité de directeurs taiwanais. Comment peuvent-ils se disputer? Il est absolument ridicule de s'inquiéter d'une querelle entre Taïwan et la Chine parce que Taïwan a investi 120 milliards de dollars en Chine et un million de ses directeurs travaillent dans des usines chinoises, sans compter les autres travailleurs. Les deux pays sont si interdépendants; ils peuvent avoir tous les slogans qu'ils veulent. La Chine peut pointer ses canons où elle veut, mais ce n'est que de la poudre aux yeux. Nous ne devrions pas nous mêler de cette querelle interne et nous échauffer les esprits.

**Le sénateur Oliver :** Je suis de la Nouvelle-Écosse, sur la Côte Atlantique, et nous discutons de notre porte d'entrée grande ouverte. Vous avez parlé de l'une des plus importantes lois qui interdit le cabotage — la Loi sur le cabotage. Avez-vous fait des études et rédigé des documents sur cette loi que vous pourriez remettre au greffier du comité pour que nous n'ayons pas à réinventer la roue et à trouver tous les problèmes que pose cette loi? Avez-vous fait des déclarations ou des recherches sur le sujet que vous pourriez nous présenter pour nous aider?

**M. Fung :** Monsieur le sénateur, un professeur de l'Université Saint Mary's a publié une étude sur le sujet. Je peux vous en faire parvenir un exemplaire.

**Le sénateur Oliver :** Comment s'appelle-t-il?

**M. Fung :** Son nom m'échappe, mais je l'ai dans mon ordinateur. Il ne s'agit pas d'une étude approfondie, mais elle vous fournira d'excellentes bases pour étudier les répercussions de la Loi sur le cabotage sur notre trafic de cabotage intérieur.

**Le président :** Nous obtiendrons une copie de l'étude et la distribuerons aux membres.

**Le sénateur Merchant :** Quel exposé intéressant! Votre manière de présenter les faits est remarquable. Je viens de la Saskatchewan. La semaine dernière, un groupe nous a parlé des ports intérieurs. Actuellement, nous n'avons pas accès aux



because they are going by, I presume that the railways need to move those containers quickly because they have goods waiting at the ports that they want to reload and move back and forth.

I assume that the railways would do anything to make money. I believe that you said in your presentation that we cannot force them to do this. Can you elaborate on what hope, in the not too distant future, we can give to the people of the Prairies who want to set up this inland port? Are we able to guarantee that the railways goods will always be available? Is there a start-up cost and if so, who will be responsible for that cost? Can you elaborate on an inland port in Saskatchewan, for example?

**Mr. Fung:** The railways do not always consider me a friend because of my history with the shipment of sulphuric acid — 1.5 million tonnes and they would not move it for me. What did I do? I built 10 terminals around the Great Lakes and I brought in a ship every year to move two shipments to demonstrate alternatives. Every year, CN would come to me and we would make the deal. They could not give me the cars on time so I leased my own cars. I had the world's largest fleet of sulphuric acid cars, which we designed so if there was a derailment, the tanks could not be punctured, thereby eliminating the risk of a spill.

I would like to suggest that it is not the railway's problem. Rather, it is our will and ability to organize ourselves in order to make it happen. Maybe I said it a bit too fast earlier but it was 6,000 feet and three sidings.

I talked to the people in Moose Jaw, Saskatchewan, where CN and CP come together. I told them to give me three 6,000 foot sidings. I went to CN and CP and ordered 6,000 feet of empty cars, double stacked and I paid them — no questions asked. I told them they did not need to worry about what I did with them and that in 48 hours, I would give them back. They did not need the empty containers in Vancouver.

Last year we moved 230,000 empty containers. We do not need those empty containers in Vancouver. Right now, the railways have a mixed train such that they fill up with many different things, not just containers and then hitch on the empty containers whenever they come by. When a whole train is moving and you want to stop it to get five cars, it is very expensive.

I suggest that if we have the infrastructure so that the railways can pull in a unit train of empties, move the engines across, move 6,000 feet of filled containers, it would create fluidity of operations, as Hunter Harrison said — utilization of assets and fluidity of operations. I am not asking them to do any backtracking, because under the method I described, their unit continues to move and they are paid for doing it. If we provide that kind of infrastructure, the railways would come to the table.

conteneurs parce que les trains traversent la région sans s'arrêter. J'imagine que les compagnies de chemins de fer doivent déplacer ces conteneurs rapidement parce qu'il y a des marchandises dans les ports en attente d'être rechargées et expédiées ailleurs.

J'imagine que les chemins de fer sont prêts à tout pour gagner de l'argent. Je crois que vous avez dit, dans votre exposé, que nous ne pouvons pas les obliger. Pouvez-vous nous dire quel espoir, dans un avenir assez rapproché, nous pouvons donner aux gens des Prairies qui veulent créer ce port intérieur? Pouvons-nous garantir qu'il y aura toujours des marchandises transportées par voie ferroviaire? Y a-t-il des frais de démarrage et, le cas échéant, qui devra les assumer? Pouvez-vous fournir des précisions sur l'établissement d'un port intérieur en Saskatchewan, par exemple?

**M. Fung :** Les chemins de fer ne me considèrent pas toujours comme un allié en raison de mon expérience dans le domaine du transport d'acide sulfurique — 1,5 million de tonnes, et ils refusaient de s'en occuper. Qu'ai-je fait? J'ai construit 10 gares autour des Grands Lacs et je faisais venir un navire chaque année pour faire deux voyages afin de prouver que des solutions de rechange existaient. Chaque année, le CN venait me voir pour conclure un accord. Puisqu'il ne pouvait pas me fournir les wagons à temps, j'en louais. J'avais la plus grosse flotte de wagons pour le transport d'acide sulfurique au monde. Nous l'avions conçu de telle sorte que les réservoirs ne pouvaient être perforés en cas de déraillement, éliminant ainsi le risque de déversement.

Je suis d'avis que ce n'est pas le problème des chemins de fer. C'est plutôt à nous d'avoir la volonté et la capacité de nous organiser pour y parvenir. Je l'ai peut-être dit un peu trop rapidement tout à l'heure, mais cela représentait 6 000 pieds et trois voies d'évitement.

J'ai discuté avec des gens de Moose Jaw, en Saskatchewan, où le CN et le CP convergent. Je leur ai demandé de me donner trois voies d'évitement de 6 000 pieds. J'ai commandé au CN et au CP 6 000 pieds de wagons porte-conteneurs vides à deux niveaux et je les ai payés — on ne m'a posé aucune question. Je leur ai dit qu'ils n'avaient pas à s'inquiéter de ce que j'allais en faire et que je les leur retournerais dans les 48 heures. Ils n'avaient pas besoin des conteneurs vides à Vancouver.

L'année dernière, nous avons utilisé 230 000 conteneurs. Nous n'avons pas besoin de ces conteneurs vides à Vancouver. À l'heure actuelle, les compagnies de chemin de fer utilisent un train mixte qui transporte bien des choses, pas seulement des conteneurs, et elles attachent les conteneurs vides en chemin. Quand on veut faire arrêter un train tout entier pour avoir cinq wagons, cela coûte très cher.

Si nous avions les infrastructures pour que les compagnies de chemin de fer puissent attacher un train-bloc de conteneurs vides, déplacer les locomotives sur l'autre voie et 6 000 pieds de conteneurs pleins, cela permettrait de fluidifier les opérations, comme l'a dit Hunter Harrison — utilisation des ressources et fluidité des opérations. Je ne leur demande pas de faire marche arrière, car selon la méthode que j'ai décrite, leur train-bloc continuerait d'avancer et ils seraient payés. Si nous fournissons ce type d'infrastructures, les compagnies de chemin de fer prendraient part aux discussions.

When I was at the Regina conference last year, I asked the farmers if they could bring the container back full if I gave them 48 hours to do it. The farmers said they could do it. I said that when the train comes, they could pick up the container, clean it, fill it with their produce and have it back in 48 hours. Otherwise, they might pay a demurrage that would double their freight. They all said that they did not see a problem with that. I do not think they are right because today everyone is getting five cars so everyone gets a tractor to come in and pull the five cars. If I bring in 400 empty containers, and everyone knows they can be penalized if they are late, they will all come in the first hour and return in the last hour. We need to think about not only the sidings but also about the highway traffic. With all the concern about climate change, we need to rethink long distance trucking. We should use the waterways and the railways as the backbone of long distance movement, and trucks would become the hub so that they can do the short distances.

If this committee is serious about having inland ports, I have one slide in which I say clearly: Do not look at the integrated distribution centres. All of the consultants that we are hiring would tell us to do that. These consultants have experience in Europe, and in the U.S. They came from an environment where there is high population density and great economic activity. We are different. In Canada we have a long stretch of 200 miles and then nothing much of anything else.

We need to say do not build me a warehouse and distribution centre — those are things needed for the retail trade. When they bring in a container, a Canadian Tire store does not need all of it. They need to break it open and reconsolidate. That is the retailer's requirement, not mine. If I am making auto parts, why do you want to touch my container? Do not touch my products.

This is why I say if we are going to build these kinds of centres, do not get into distribution centres; that is the retail trade. They generate economic activity, but I would suggest the economic activity — the retail trade doing distribution or the transportation jobs — is a small portion of the benefit for Canada.

What is more important is what we can grow, what we can export. That export job does not need the same thing as the retail trade. Do not mix the two. As soon as you do, you end up double-handling all my products, which I do not want you to, and you charge me for it.

I am suggesting that you give some thought to the concept. I talked to some of the operating people in the railways. Obviously, they need to look to the big bosses to see what they say; but internally, they said it is viable.

Lors d'une conférence à Regina l'an dernier, j'ai demandé aux agriculteurs s'ils pouvaient ramener le conteneur plein si je leur accordais 48 heures pour le faire. Les agriculteurs ont répondu que oui. J'ai expliqué qu'à l'arrivée du train, ils pourraient prendre le conteneur, le nettoyer, le charger et le ramener dans les 48 heures. Autrement, leur fret pourrait leur coûter le double du prix prévu en raison des frais de surestaries qu'ils devraient payer. Ils ont tous dit qu'ils n'y voyaient aucun inconvénient. Je ne crois pas qu'ils aient raison parce que de nos jours, tout le monde obtient cinq wagons et peut faire venir un tracteur pour les tirer. Si j'apporte 400 conteneurs vides et qu'ils savent tous qu'ils seront pénalisés s'ils sont en retard, ils arriveront à la première heure et reviendront à la dernière heure. Nous devons penser non seulement aux voies d'évitement, mais également à la circulation routière. En raison de l'inquiétude que suscitent les changements climatiques, nous devons revoir le transport par camion sur de longues distances. Nous devrions privilégier les voies navigables et les chemins de fer pour le transport sur de longues distances, et les camions devraient se concentrer sur le transport sur de courtes distances.

Si votre comité veut vraiment avoir des ports intérieurs, je dis clairement dans l'une des diapositives : n'envisagez pas de construire des centres de distribution intégrés. Tous les experts-conseils que nous engageons nous diraient le contraire. Ces experts-conseils ont déjà travaillé en Europe et aux États-Unis. Ils viennent d'un environnement où il y a une forte densité de population et une grande activité économique. Nous sommes différents. Au Canada, il y a une longue bande de 200 milles, et c'est à peu près tout.

Nous devons leur dire de ne pas bâtir d'entrepôts et de centres de distribution — ces bâtiments sont nécessaires pour le commerce de détail. Quand ils apportent un conteneur, un magasin Canadian Tire n'a pas besoin de tout le conteneur. Ils doivent l'ouvrir et tout réorganiser. C'est le détaillant qui l'exige, pas moi. Si je fabrique des pièces automobiles, pourquoi voulez-vous toucher à mon conteneur? Ne touchez pas à mes produits.

Voilà pourquoi je suis d'avis que si nous construisons ces types de centres, il ne faut pas bâtir des centres de distribution; c'est pour le commerce de détail. Ces centres favorisent l'activité économique, mais j'estime que cette activité économique — la distribution et le transport des marchandises destinées au commerce de détail — représente une petite part des bénéfices pour le Canada.

Le plus important, c'est ce que nous pouvons cultiver, ce que nous pouvons exporter. Les besoins pour ce type d'exportation ne sont pas les mêmes que pour le commerce de détail. Il ne faut pas mélanger les deux. Dès que vous le faites, vous finissez par manutentionner toutes mes marchandises deux fois, et je ne veux pas, car vous me facturez pour cela.

Je propose que vous réfléchissiez à cette idée. J'ai discuté avec quelques employés chargés des opérations ferroviaires. Évidemment, ils doivent consulter les grands patrons pour savoir ce qu'ils en pensent, mais à l'interne, ils estiment que c'est viable.



We want the shipper to load the containers. Forget about trailers. Why do we want to stuff a trailer, go to the hub, unload the trailer and stuff it onto a container? Each double-handling is a cost. Your job in transportation is to reduce my cost to get to the market. Do not double-handle my products; do not build me a warehouse where I do not need it. CN is going the wrong way.

The kind of inland ports they are building in Prince George and Grand Prairie is exactly the country's distribution concept. You bring your grain to me and I will fill it for you. Why do I need to do that? You bring the container to me; I blow all the grain into it, close the door and off it goes.

I want you to give some thought to the fact that we are now subsidizing grain cars to move grain to Asia, the overseas market. I made a presentation to one of the railways' main board. I asked, have you thought of how hard it is to be grain moved that way — from a silo in the farmer's location into a truck, go to another, central elevator and get thrown into it? Then that has to be loaded onto a hopper car, which you and I subsidize, then moved to the Port of Vancouver or Montreal, get blown into another elevator and then blown into a ship. Then, when it gets to the other side, it gets blown into another elevator. That is crazy. You put it into a container and it never has to be touched; it goes all the way to the miller.

On top of that, you do not co-mingle our grain. When you co-mingle it, you are selling it at the lowest denominator. If I am a guy who wants pasta, do not mix my wheat with something else. I want red durum, I want this quality and I will pay you for it. I do not want you to touch it because I want it to come to me at the highest possible quality.

I want to introduce those concepts to this committee. Not only can you think about the inland port issue, you can also re-examine whether there is a potential migration of movement of grain from hopper cars into containers — just as we have done in Germany, where we have blown all the recycled plastics into it. No one needs to touch it, no more shuffling and all the rest, no more elevators.

Some of your constituents may not be happy when they hear that. However, currently, a farmer's grain is handled many times and each time someone handles it, someone has to be paid. Imagine the extra margin the farmers of Saskatchewan would get by having just one handling and then the container goes all the way to the end user without being touched in the process.

Some infrastructure has to be put in place, including the roads to allow everyone to come in the first hour to pull out 400 containers. Then everyone will come in the last hour to put the containers back out.

**Senator Dawson:** Regarding the ownership of the container itself, in an issue like that, you are very far from the marine, the ones that traditionally owned the container. You are very far from the farm. Who owns the containers, if you want them? Why

Nous voulons que l'expéditeur charge les conteneurs. Oubliez les remorques. Pourquoi voudrions-nous remplir une remorque, nous rendre au centre d'affaires, en décharger le contenu pour le déverser dans un conteneur? Chaque double manutention coûte de l'argent. Votre travail consiste à réduire mes frais de transport. Ne manutentionnez pas mes produits deux fois; ne me construisez pas un entrepôt si je n'en ai pas besoin. Le CN fait fausse route.

Le type de ports intérieurs qu'ils construisent à Prince George et à Grand Prairie cadre parfaitement avec le concept de distribution du pays. Vous m'apportez vos céréales et je remplis le conteneur pour vous. Pourquoi faut-il que je fasse cela? Vous m'apportez le conteneur; les céréales sont soufflées à l'intérieur, on referme la porte et il est prêt à partir.

Je veux que vous songiez au fait que nous subventionnons actuellement des wagons de céréales pour les exporter vers l'Asie, le marché d'outremer. J'ai fait un exposé devant l'un des principaux conseils des chemins de fer. Je leur ai demandé s'ils avaient pensé à quel point il était difficile de transporter des céréales de cette façon — on va chercher les céréales dans le silo de l'agriculteur avec un camion, on se rend chez un autre agriculteur et les céréales sont ensuite soufflées dans un silo-élevateur central. Par la suite, elles sont chargées dans un wagon-trémie, que vous et moi subventionnons, qui se rend au port de Vancouver ou à Montréal, et sont soufflées dans un autre silo-élevateur. C'est absurde. Vous les mettez dans un conteneur et on n'a plus besoin d'y toucher; elles sont expédiées jusqu'aux minoteries.

Par ailleurs, ne mélangez pas nos céréales. Quand vous les mélangez, vous les vendez au dénominateur le plus bas. Si je veux des pâtes, ne mélangez pas mon blé avec une autre céréale. Je veux du blé roux de cette qualité et je paierai pour l'avoir. Je ne veux pas qu'on y touche, car je souhaite qu'il soit de la meilleure qualité possible quand je le reçois.

J'aimerais expliquer ces concepts à votre comité. Vous pourriez non seulement songer à la question des ports intérieurs, mais aussi réexaminer la possibilité de transporter les céréales par conteneurs plutôt que par wagons-trémies — comme on l'a fait en Allemagne, où toutes les matières plastiques recyclées ont été soufflées dans les conteneurs. Personne n'a besoin d'y toucher; il n'y a plus de va-et-vient, et cetera, plus de silos-élevateurs.

Cela risque de déplaire à certains de vos électeurs. Toutefois, à l'heure actuelle, les céréales d'un agriculteur sont manutentionnées à de nombreuses reprises et chaque fois qu'elles le sont, quelqu'un doit être payé. Pensez à la marge supplémentaire dont profiteraient les agriculteurs de la Saskatchewan s'il n'y avait qu'une seule manutention et que le conteneur était ensuite expédié directement à l'utilisateur final sans qu'on y touche durant le processus.

On doit mettre en place certaines infrastructures, y compris des routes pour permettre à tous d'arriver à la première heure pour tirer les 400 conteneurs. Puis, ils reviendront les rapporter au cours de la dernière heure.

**Le sénateur Dawson :** Pour ce qui est de la propriété du conteneur en soi, dans un dossier comme celui-ci, on est très loin des sociétés maritimes, à qui appartiennent d'habitude les conteneurs. On est très loin de la ferme. À qui appartiennent les



would the marine company care about what is happening between Vancouver and the farm, and who will pay for that since the container belongs to the marine company?

You also talked about the black box. Let us say you have put a black box in the container. Who will control the information — the marine company, the train company or the middleman? Those are the issues.

You have enlightened me on the inland ports; we had been hearing about them as being a triage for incoming and we were seeing it that way. Today you have convinced me that on the outgoing side, they are not as useful as triage by companies like Wal-Mart and the Hudson's Bay Company.

However, my question is who owns the container in your model and who controls the information that would be contained in your black box?

**Mr. Fung:** Thank you for that question because that is another one which I would have loved to have time to explain as well. This is wonderful news for me to go through some of these concepts.

Today, we have empty containers chasing grain hopper cars across the Rockies. We then have empty hopper cars chasing full containers back the other way; and we said that we do not have capacity crossing the Rockies.

I want to leave you with that thought: Why are we doing that? Why do we continue to subsidize grain hopper cars in order for someone—and not the farmer—to make money in the process? Second, in terms of container ownership, I said earlier when the railway said they could not give me the cars, I went out and leased my cars. If we are looking at our grain hopper cars, you can go back and look at your accounting and see how much it costs. China will give us all the containers we want for \$2,000 each.

What would I do? First, the marine and railway people are allowing us to fill the containers because they make money. It is not free. If I am paying them \$1,000, someone is splitting up that \$1,000 between the railway and the ocean carrier.

The reason they objected was when your farmers in Saskatchewan said they wanted five containers and a week to load them. We are paying them \$6,000 to move the container the other way. Every week you take to load is taking away from another \$6,000 trip. That is the reason for the 48 hours. If you allow that 48 hours, they would get that delay in the port anyway. No one would object to it. Second, if they do, I would suggest that, as a country, you do what I did with the sulphuric acid cars and buy 500,000 containers, inject them into the system, and tell them not to bother you. They use our containers; we use their containers. All they want to do is go back and get another

conteneurs, si on les veut? Pourquoi la société maritime se préoccuperait-elle de ce qui se passe entre Vancouver et l'exploitation agricole, et qui paiera dans ce cas puisque le conteneur appartient à la société maritime?

Vous avez également parlé de la boîte noire. Supposons que vous avez placé une boîte noire dans le conteneur. Qui contrôlera les données — la société maritime, la société ferroviaire ou l'intermédiaire? Voilà les questions à examiner.

Vous m'avez éclairé sur les ports intérieurs; nous en avons entendu parler comme étant une méthode de triage des arrivages et nous le percevions de la sorte. Aujourd'hui, vous m'avez convaincu que pour les exportations, ils ne sont pas aussi utiles pour le triage par des entreprises comme Wal-Mart et la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Toutefois, j'aimerais savoir à qui appartient le conteneur dans votre modèle et qui contrôle les données enregistrées par votre boîte noire?

**M. Fung :** Je vous remercie de me poser cette question parce c'est un autre point que j'aurais aimé avoir le temps de vous expliquer. Je me réjouis de pouvoir passer en revue certains de ces concepts.

De nos jours, des conteneurs vides attachés à des wagons-trémies traversent les Rocheuses. Dans l'autre direction, nous avons des wagons-trémies pleins attachés à des conteneurs vides; et nous avons dit que nous n'avons pas la capacité de franchir les Rocheuses.

Je vous laisse y réfléchir : pourquoi faisons-nous cela? Pourquoi continuons-nous de subventionner des wagons-trémies pour que quelqu'un — et ce n'est pas l'agriculteur — réalise des profits durant le processus? Par ailleurs, en ce qui concerne la propriété du conteneur, j'ai dit plus tôt que lorsque la compagnie de chemin de fer me disait qu'elle ne pouvait pas me fournir les wagons, j'en louais. Concernant nos wagons-trémies, vous pouvez vérifier les comptes pour voir combien cela coûte. La Chine nous fournira tous les conteneurs que nous voulons pour 2 000 \$ chacun.

Qu'est-ce que je ferais? Tout d'abord, les sociétés maritimes et ferroviaires nous permettent de remplir les conteneurs parce qu'elles font des profits. Ce n'est pas gratuit. Si je les paie 1 000 \$, la compagnie de chemin de fer et la société maritime se divisent la somme.

Elles ont regimbé quand les agriculteurs en Saskatchewan ont dit vouloir cinq conteneurs et une semaine pour les charger. Nous les payons 6 000 \$ pour ramener le conteneur. Chaque semaine que vous prenez pour charger le conteneur empêche de faire un autre voyage à 6 000 \$. C'est la raison du délai de 48 heures. De toute façon, ce délai, si vous l'approuviez, leur serait imposé par le port. Personne ne s'y opposerait. De plus, si elles acceptent, je vous suggère, en tant que pays, de faire ce que j'ai fait avec les wagons transportant de l'acide sulfurique et d'acheter 500 000 conteneurs, de les introduire dans le réseau et de leur dire de ne plus vous embêter. Elles utilisent nos conteneurs, nous

\$6,000 from me. As long as they get their containers, why would they worry about another container sitting in Saskatoon?

I do not want to overdo that because as a taxpayer, every time I ask the government to spend some money, you need to tax me for the money. We need to have the discipline to say, yes, maybe we will inject some cars into the process; however, for 48 hours, farmer, if you do not come back and for 48 hours, auto parts manufacturer, if you do not come back, your freight rates will double.

I, as the middleman — and I am not in that business — if I am doing it, however, I go to the railway and say that I am getting 400 containers from you. I will pay you \$400 to move it all the way. I go to the farmer and say that now I will give you five containers for \$500 each. Someone will make money in that process.

I could then evaluate and say that if that makes money, should I go in and build a facility if you will make the land available at three times 6,000 feet? Ideally, down the road, it would be three times 12,000 feet because the more we put in, the more efficient the whole process could become.

They do not have to be every day. You have to remember the railway can one day come to Moose Jaw; the next day they are depositing the one in Brandon, the next day they want to do it in Edmonton. They can organize themselves.

I want to move 5 million tonnes of hay to China. I will fill a lot of empty containers in the process. Most of the cotton in the south-eastern United States is now moved by CN from Memphis to China, through the Port of Vancouver. We are benefiting from the export of cotton from the United States to China because we have a gateway, a corridor and the facilities. However, the United States farmers are getting a better price by having access to that market. When you ask who should own the containers, if the marine companies are willing to offer it, we will take it. If not, I think for \$2,000, we will go and get our own. In that case, we can even design them to suit our purposes based on what we are shipping.

In terms of who controls the information, I think it would be presumptuous of me to give an opinion. When it comes time, the industry needs to get together to determine who will do what in that process.

Today, my role here is to try to introduce some concepts and realities that we are facing in trying to cross the border. We are facing delays and creating extra costs, making ourselves uncompetitive. My role today is also to try to introduce the new reality of manufacturing, where touching the product is not always the most important portion of the equation. That does not mean that we should not look at our resources. We have a tremendous country blessed with tremendous resources. How can

utilisons les leurs. Tout ce qu'elles veulent, c'est revenir et me soutenir 6 000 \$ supplémentaires. Tant qu'elles ont leurs conteneurs, pourquoi se préoccuperaient-elles du fait qu'un autre conteneur reste inutilisé à Saskatoon?

Je ne veux pas trop insister là-dessus, car en tant que contribuable, à chaque fois que je demande au gouvernement de dépenser, il me prélève des impôts en contrepartie. Nous devons avoir la rigueur de dire que, oui, nous allons peut-être ajouter des wagons; cependant, il faut rappeler à l'agriculteur comme au fabricant de pièces d'automobiles que si les wagons ne sont pas rendus dans un délai de 48 heures, les tarifs de marchandises vont doubler.

Je ne suis pas dans ce secteur d'activités, mais disons que j'agis en tant qu'intermédiaire, je vais alors voir la compagnie de chemin de fer et je lui dis que je veux 400 conteneurs et que je lui offre 400 \$ pour leur transport. Ensuite, je vais voir l'agriculteur et je lui dis que je vais lui fournir cinq conteneurs à 500 \$ chacun. Quelqu'un va faire de l'argent dans l'opération.

Je pourrais ensuite me demander, étant donné que c'est lucratif, si je ne devrais pas me lancer dans la construction d'une installation si l'on a du terrain pour trois fois 6 000 pieds de wagons? Idéalement, il faudrait que ce soit pour trois fois 12 000 pieds, car plus il y en a, plus tout cela devient efficace.

Il n'est pas nécessaire que ce soit tous les jours. Vous devez garder en tête que la compagnie de chemin de fer peut se rendre à Moose Jaw une journée, se décharger à Brandon le lendemain, puis vouloir aller à Edmonton le jour d'après. Elle peut organiser ses activités.

Disons que je veux acheminer 5 millions de tonnes de foin en Chine. Je devrai remplir beaucoup de conteneurs vides pour cela. La plupart du coton du Sud-Est des États-Unis est maintenant transporté par le CN entre Memphis et la Chine en passant par le port de Vancouver. Nous tirons parti de l'exportation par les États-Unis de coton vers la Chine parce que nous disposons d'une porte, d'un corridor et d'installations. Cependant, les agriculteurs américains obtiennent un meilleur prix parce qu'ils ont accès à ce marché. Vous voulez savoir qui devrait être propriétaire des conteneurs. Si les compagnies de transport maritime sont prêtes à nous les vendre, nous les prendrons. Sinon, je pense qu'à 2 000 \$ chacun, nous achèterons nos propres conteneurs. Nous pourrions alors les concevoir de manière à ce qu'ils répondent à nos besoins en fonction du matériel que nous expédions.

En ce qui a trait aux personnes qui contrôlent l'information, je crois qu'il serait présomptueux de ma part de vous donner mon avis. Lorsque c'est nécessaire, l'industrie doit se consulter pour déterminer qui fera quoi là-dedans.

Aujourd'hui, mon rôle est d'essayer de vous présenter certains concepts et quelques-unes des réalités auxquelles nous faisons face à la frontière. Nous sommes aux prises avec des retards et des coûts supplémentaires, ce qui nous rend non concurrentiels. Mon rôle consiste également à vous faire part de la nouvelle réalité du secteur de la fabrication, où la manipulation du produit n'est pas toujours l'élément le plus important de l'équation. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas nous occuper de nos ressources. Nous



we keep adding value to them? That is why I want to talk to you about using containers to ship grain. If I am the farmer and this year my lot has the best yield, I do not want it to be co-mingled with my neighbour's lower-grade product. I want to be able to get the best price. Similarly, for the miller on the other side, I want to be given assurance of the quality so I can get value out of it, too. It is all a global value chain. Logistics becomes the enabler to allow these values to be added together to create benefits for the people who are managing the process.

**Senator Tkachuk:** We are interested in interprovincial trade here, as everyone is. You mentioned the container from Newfoundland and Labrador to Halifax for \$2,000 versus a container from Halifax to Asia for \$400. Could you explain the particulars of why it would be \$400 versus \$2,000?

**Mr. Fung:** That was not a fair comparison.

**Senator Tkachuk:** You used that comparison.

**Mr. Fung:** It was \$400 because when I shipped from Shanghai to Halifax, I paid \$4,000; I paid the return trip already. So that \$400 was paid so that someone would say that he needed an extra day to fill the container. It is an extra cost for everyone in the process.

It costs the ocean-going vessel \$100 to lift the container. In a way, you could say they lose money. However, if they do not fill it, they do not have the \$400, they still have to pay the lifter. It is an incremental issue.

Why is it so expensive between Saint John's, Newfoundland, and Halifax, or from Saint John's, New Brunswick, to Halifax? Fundamentally, it is because the Canada Coasting Trade Act states that vessels must be built in Canada. You must staff with Canadian sailors. Everything has to be "Canadian" in the process. From that perspective, we are protecting jobs and that sounds great. However, that also makes it so cost-prohibitive that there is no traffic. This is how Peerless Clothing Inc. in Montreal has grown to over 5,000 employees: The U.S. put a duty on non-NAFTA textiles and Canada decided not to do so. What was the result? Canada can bring in all the cheapest textiles, turn them into garments and then export to the U.S. duty free. The U.S. garment manufacturers cannot touch that. Each time we put a duty on something we seem to be protecting someone, but what we do not understand is that the downstream impact is much bigger than the rest.

In our case, the Canada Coasting Trade Act was, at one time, trying to protect our ship-building industry and our marine employment. However, you have seen what happened over the

avons un immense pays qui regorge de merveilleuses ressources. Comment pouvons-nous continuer à leur ajouter de la valeur? C'est la raison pour laquelle je veux vous parler de l'utilisation des conteneurs pour expédier le grain. Supposons que je suis un agriculteur et que, cette année, ma production est remarquable. Je ne veux pas que mon grain soit mélangé avec celui de mon voisin, qui est de qualité moindre. Je veux obtenir le meilleur prix pour mon produit. De même, si je suis le meunier à l'autre bout de la chaîne, je veux qu'on me garantisse la qualité du produit, car je veux en tirer quelque chose, moi aussi. C'est une chaîne de valeur mondiale. La logistique devient le moyen d'ajouter de la valeur aux produits à toutes les étapes afin que ceux qui gèrent le processus puissent en tirer des bénéfices.

**Le sénateur Tkachuk :** Ici, comme tout le monde, nous nous intéressons au commerce interprovincial. Vous avez dit que l'acheminement d'un conteneur de Terre-Neuve-et-Labrador à Halifax coûte 2 000 \$ alors qu'il en coûte 400 \$ pour en transporter un d'Halifax en Asie. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi il existe une telle différence de prix?

**M. Fung :** Ce n'est pas une bonne comparaison.

**Le sénateur Tkachuk :** C'est vous qui avez utilisé cet exemple.

**M. Fung :** Cela m'a coûté 400 \$ parce que l'acheminement du conteneur de Shanghai à Halifax m'a coûté 4 000 \$; j'avais déjà payé le voyage de retour. Ainsi, les 400 \$ ont été payés pour que quelqu'un puisse avoir un jour de plus pour remplir le conteneur. C'est un coût supplémentaire pour tout le monde.

L'exploitant d'un navire hauturier paie 100 \$ pour faire déplacer un conteneur. Dans un sens, on peut dire qu'il perd de l'argent. Cependant, s'il ne le remplit pas, il ne reçoit pas les 400 \$, mais il doit quand même payer l'appareil de levage. Ce sont des coûts qui s'ajoutent.

Vous voulez savoir pourquoi le transport de conteneurs entre Saint John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, et Halifax ou encore entre Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et Halifax coûte si cher? En fait, c'est parce que la Loi sur le cabotage du Canada exige que les navires soient construits au Canada. Il faut que l'équipage soit composé de marins canadiens. Tout doit être « canadien » dans le processus. D'un côté, on peut dire que cela protège nos emplois et que c'est une bonne chose. Mais, d'un autre côté, cette exigence fait grimper les coûts à un point tel que le commerce est entravé. C'est ainsi que Peerless Clothing Inc., à Montréal, a pris de l'expansion et compte maintenant plus de 5 000 employés : les États-Unis ont imposé un droit sur les textiles non assujettis à l'ALENA alors que le Canada a décidé de ne pas le faire. Qu'est-ce que cela a eu pour résultat? Le Canada peut importer les textiles les moins chers, en faire des vêtements qu'il exporte ensuite aux États-Unis en franchise de droits. Les manufacturiers de vêtements américains ne peuvent rien faire contre cela. À chaque fois que nous imposons un droit sur quelque chose, nous semblons protéger quelqu'un, mais ce que nous ne comprenons pas, c'est que les effets en aval sont beaucoup plus importants que le reste.

Dans notre cas, la Loi sur le cabotage en vigueur au Canada a déjà tenté, à une époque, de protéger notre industrie de la construction navale et nos emplois dans le secteur du transport

years: The volume continued to decline. Contrast that with the Pearl River Delta where they do not have any of these protections. It has mushroomed. There were no container capabilities 30 years ago in the Pearl River Delta. They relied on Hong Kong and had to truck everything over there. If you did not have a bridge across the river, your community was gone; there was no economic activity without access and that is exactly what is happening to our coastal communities.

In British Columbia, right on the mainland, we must take a ferry because we do not have a highway to cross the estuary. Think about the Maritimes and the North Shore of Quebec. There is no opportunity for these communities to develop because there will never be the land infrastructure to allow them to be connected. Water changes that. Container ports are important because if you ship goods break-bulk, the weather and other issues come into play. It is very expensive to move individual boxes, but when you put them all into one box and there is one single lift, it changes the fundamental economics of logistics. That is why it is so important for us to think about what we should do to enable our coastal communities to participate in the Pacific, Atlantic, St. Lawrence and Great Lakes gateways and corridors. CME participates in all of them. I went to Halifax six times in 2006 to promote the Atlantic gateway concept. I can tell you that the Atlantic gateway is not moving along because the Nova Scotia government took over the project. When I wrote the super port paper in July 2004, the B.C. cabinet looked at it and said, "David, what are you waiting for? We will support you right away. You do everything." I said, no, that is not the way to go; we want to involve some private parties first. We brought in the private parties, such as CN and others. I said, "We want to bring in the Western provinces." CME actually neutralized the interprovincial rivalry because it is not a B.C. project. This Canadian project happens to be in British Columbia. The Nova Scotia government made a fundamental mistake by saying that it is a Nova Scotia project. What do you do if you are from New Brunswick? If you are from New Brunswick, you ask for your share. That is natural, is it not? It is your project and you want the federal government to give you money.

When CME was leading the way, while none of CME's money was involved, we wanted to be able to say who would use it and participate in it. The government is just a partner; they do not have the entire say in the process. The Pacific gateway is history. You saw one of my slides. In June 2004, I wrote a paper for the B.C. cabinet and in May 2005, \$500 million was committed. Now, \$5.8 billion has been committed.

maritime. Mais vous avez vu ce qui est arrivé avec les années : le volume a continué de diminuer. Si vous comparez cela avec ce qui se passe dans le delta de la rivière des Perles, où il n'y a pas de ce genre de protection, l'industrie y a foisonné. Il y a 30 ans, cette région n'avait pas de capacité en matière de conteneurs. Les gens dépendaient de Hong Kong et devaient transporter par camion toutes leurs marchandises. Sans pont pour traverser la rivière, la localité disparaissait; l'activité économique n'était pas possible sans un accès et c'est exactement ce qui se produit dans les cas de nos collectivités côtières.

En Colombie-Britannique, dans la partie continentale, nous devons prendre un traversier parce qu'il n'y a pas d'autoroute pour traverser l'estuaire. Prenez le cas des Maritimes et de la Côte-Nord du Québec. Les localités des ces régions ne peuvent se développer parce qu'il n'y aura jamais l'infrastructure terrestre nécessaire pour les relier. La présence de l'eau change la situation. Les ports à conteneurs sont importants parce que la météo et d'autres éléments entrent en cause quand les marchandises sont expédiées en vrac. Le transport de boîtes individuelles coûte très cher, mais si on les rassemble dans un seul conteneur que l'on peut soulever en une seule fois, cela change la donne économique sur le plan logistique. C'est la raison pour laquelle il est si important d'essayer de déterminer ce que nous devrions faire pour que nos collectivités côtières puissent participer à ce qui se passe dans les portes d'entrée et les corridors du Pacifique, de l'Atlantique, du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Les Manufacturiers et exportateurs du Canada sont présents à tous ces endroits. Je suis allé à Halifax à six reprises en 2006 afin de promouvoir le concept de la porte d'entrée de l'Atlantique. Je peux vous dire que ce projet ne progresse pas parce que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse se l'est approprié. Lorsque j'ai rédigé mon document sur les mégaports en juillet 2004, le gouvernement de la Colombie-Britannique m'a dit, après en avoir pris connaissance : « David, qu'attendez-vous? Nous vous donnerons tout de suite notre appui. Vous vous chargez de tout. » J'ai répondu que ce n'était pas la façon de faire; que nous voulions commencer par faire participer des intérêts privés. Nous avons fait appel à des entreprises privées, notamment le CN. J'ai dit : « Nous voulons mobiliser les provinces de l'Ouest ». Les Manufacturiers et exportateurs du Canada ont en fait neutralisé la rivalité entre les provinces, car ce n'est pas un projet de la Colombie-Britannique, mais plutôt un projet canadien mis en œuvre dans cette province. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a commis une erreur fondamentale lorsqu'il a dit que c'était un projet propre à sa province. Que faites-vous si vous venez du Nouveau-Brunswick? Vous voulez votre part. Ce qui est normal, n'est-ce pas? C'est aussi votre projet et vous voulez que le gouvernement fédéral vous donne de l'argent.

Quand les MEC ont joué un rôle de chef de file sans investir d'argent, ils voulaient pouvoir dire qui seraient les utilisateurs et les participants. Le gouvernement n'est qu'un partenaire; il n'est pas le seul à prendre des décisions. La porte d'entrée du Pacifique est passée dans l'histoire. Vous avez vu une de mes diapositives. En juin 2004, j'ai rédigé un document pour le gouvernement de la Colombie-Britannique et, en mai 2005, 500 millions de dollars ont été consentis. Actuellement, il y a un montant de 8 milliards de dollars affecté au projet.



What happened in Nova Scotia? China shipping vacated the Halifax route. There was not enough traffic to justify it. When you talk about interprovincial relations, people need to be clever about how to manage those relations. We, as an association, are sometimes willing to play a role because it benefits our members and it benefits the communities in which our members reside. It is not that we want to take more work. We have more than enough.

Sometimes with the nature of our Confederation, we need to be sensitive to interprovincial concerns. For example, if Halifax wants to do well for itself, it cannot rely on the CN railway, which is just too long with too little in between. It does not go to Chicago; Prince Rupert is doing that already. Halifax needs to rethink how it should reposition itself and clearly, it has to consider coastal traffic.

In the process, all these ports were discussed, and somehow Montreal was left out. From CME's perspective, Montreal was not forgotten; rather we believe that Montreal will serve a different purpose. This is because the ice on the St. Lawrence Seaway makes it compulsory to reinforce the hull of every ocean carrier coming into the St. Lawrence in the winter. As a result, the cost goes up. On the other hand, if we had coastal barges such as those used in Hong Kong, Montreal can become a centre for that whole area using barges instead of railways. My cousin runs that operation in Hong Kong. Hunter Harrison will not want to take me out for dinner anymore.

However, as we build the country, we have to look at different elements; they all have a purpose. I am here as a Canadian, to build Canada. I am not here to lobby for the railway, the port, the barges, or for the traffic. We have to copy other people's success. The Chinese have no shame in copying. Why should we be ashamed to copy their success?

The Quebec North Shore will thrive if we ever allow the coastal traffic to be connected to Halifax. Sept-Îles can connect to Rimouski at a fraction of its current cost. We have to stop talking about roll-ons and roll-offs. Within that system, you can only put one container on each deck. You will see in my presentation how the containers can be stacked on small barges. All that is needed is this \$3-million crane onshore and it lifts them off at a rate of 26 containers per hour. The truck comes underneath it. It is all computer-controlled. That means someone pays an operator who has sufficient education to do the job. That person is no longer a logger. Someone needs to be able to operate that machinery in the most remote corners of the St. Lawrence. Senators, when you ask me questions and allow me to dream and push the concept further, I believe that we can build this country by observing what other people have done and try to copy successes.

Que s'est-il passé en Nouvelle-Écosse? Le transport maritime avec la Chine a rendu la route d'Halifax inutile. Il n'y a pas assez de trafic pour la justifier. Dans le cas des relations interprovinciales, il est important de savoir entretenir ces relations. Notre association est parfois prête à jouer un rôle à cet égard, car cela a des retombées positives pour nos membres et les collectivités où ils résident. Ce n'est pas parce que nous voulons plus de travail. Nous en avons déjà plus qu'il n'en faut.

Parfois, en raison de la nature de notre confédération, nous devons être sensibles aux questions interprovinciales. Par exemple, si Halifax veut servir ses intérêts, elle ne peut se fier au CN, parce que les distances sont trop longues et le service pas assez fréquent. Il ne se rend pas à Chicago; c'est à partir de Prince Rupert qu'on s'y rend actuellement. Halifax doit repenser à la manière dont elle devrait se repositionner et elle doit manifestement envisager le trafic côtier.

Tous ces ports ont fait l'objet de discussions à un moment donné et, pour une raison ou une autre, Montréal a été mis de côté. Les MEC ne pensent pas que Montréal a été oubliée; nous croyons plutôt que ce port va jouer un autre rôle. En raison de la glace qui se forme sur la Voie maritime du Saint-Laurent en hiver, il faut renforcer la coque de tous les navires qui l'empruntent durant cette saison, ce qui fait augmenter les coûts. En revanche, si nous disposions de barges côtières comme celles qui sont utilisées à Hong Kong, Montréal pourrait devenir un centre pour toute la région, grâce à ces embarcations qui remplaceraient le chemin de fer. Mon cousin exploite une entreprise de cette nature à Hong Kong. Hunter Harrison ne voudra plus m'inviter à souper.

Cependant, alors que nous construisons le pays, il nous faut tenir compte de différents éléments, qui ont tous leur raison d'être. Je suis ici en tant que Canadien, pour bâtir le pays. Je ne suis pas ici pour faire pression en faveur des chemins de fer, des ports, des barges ou du trafic. Nous devons copier le succès des autres. Les Chinois n'hésitent pas à le faire, pourquoi aurions-nous honte de les imiter?

La Côte-Nord du Québec connaîtrait un développement fulgurant si le trafic côtier pouvait se rendre à Halifax. Sept-Îles peut être reliée à Rimouski pour une fraction du coût actuel. Il faut arrêter de parler de navires à manutention horizontale. Cela ne permet de mettre qu'un seul conteneur par pont. Vous verrez dans mon exposé de quelle manière les conteneurs peuvent être empilés sur de petites barges. Tout ce qu'il faut, c'est installer sur la côte cette grue de 3 millions de dollars, qui peut soulever des conteneurs à raison de 26 à l'heure. Le camion n'est pas aussi efficace. Tout est contrôlé par ordinateur. Ainsi, il faut payer un opérateur qui est formé pour effectuer ce travail. Cet employé n'est pas un manœuvre, mais plutôt quelqu'un qui peut faire fonctionner cet appareil dans les endroits les plus reculés du Saint-Laurent. Sénateurs, quand vous me posez des questions et que vous me permettez de rêver et d'élaborer ce concept, je me dis que nous pouvons bâtir notre pays en observant ce que d'autres ont fait et en essayant de copier leur réussite.

**Senator Zimmer:** Thank you for your presentation this morning. It was very interesting and you have given me a new understanding and faith about inland ports. However, we have not touched upon our port in Churchill. It is not an inland port but it can feed it, although the rail line is not as good as it should be.

There is the issue of the port whereby it can feed the North and then goes on to those other countries. There is always the issue about ice, but it is opening up more now with global warming. I would like your views on the viability of Churchill servicing not only the inland ports but the other ports around the world through the north polar route. What are your thoughts on that?

**Mr. Fung:** The port of Churchill presents tremendous opportunity in terms of accessing the global market. Of course, ice is an issue, but shipping lanes are clear from about August to November, and then an ice breaker may have to come into play.

We sometimes need to look at the strengths and limitations of a port in trying to utilize it for a particular purpose. I do not think, in the immediate future, Churchill can compete on a month-by-month basis. However, in the summer months Churchill has tremendous opportunity not only utilizing the traditional routes, but also in working with the Russians. You can go directly to Murmansk and cut right across to Asia. That is the shortest route from the centre of Canada to the centre of Asia. We should allow ourselves to imagine these opportunities.

I would argue that it is not difficult if we examine China and look at Manchuria, where they are building and importing Russian logs. The three ports between China and Russia have grown to an extent that we could never have imagined 10 years ago. The Russian railway is a different gauge than the standard so their railway cannot come in all the way. Therefore, right at the border, the Chinese built a parallel railway. The Russian trains come right to the Chinese border where it meets the Chinese train and they transfer the load.

If we want to ship products to Japan and Asia from the port of Churchill, it is something that we should allow in our imagination. Usually, Canadians will not even look at it. We are so spoiled. Why do I need to worry about Churchill when I can just ship south of the border and make a good living? We need to face the reality that Canadians simply do not have the drive to use Churchill. Alternatively, let us look at the people who would have the drive. They are the Koreans, the Japanese, and the Chinese.

It is not the first time that the Chinese have thought about using the Arctic for navigation. When they talked about building the tar sands plant in Fort McMurray, Alberta, it was noted that there is a 200 kilometre gap in the railway line. The Chinese indicated they could not truck items into Fort McMurray and did an investigation of going up the Bering Strait by all the way to the mouth of the Mackenzie River with a ship and then transferring the shipment to a barge — two thousand tonnes per piece. They

**Le sénateur Zimmer :** Merci de votre témoignage, ce matin. C'était très intéressant; vous m'avez permis de voir l'utilité des ports intérieurs. Cependant, nous n'avons pas parlé de notre port à Churchill. Il ne s'agit pas d'un port intérieur, mais il peut approvisionner le territoire, même si le service ferroviaire n'est pas aussi bon qu'il le devrait.

Il s'agit de savoir si ce port peut alimenter le Nord ainsi que d'autres pays. La glace est toujours un problème, mais de moins en moins en raison du réchauffement climatique. J'aimerais savoir ce que vous pensez de la viabilité du port de Churchill, s'il peut desservir non seulement les ports intérieurs, mais également les autres ports de la planète par le pôle Nord. Que pensez-vous de cela?

**M. Fung :** Le port de Churchill offre d'immenses possibilités pour ce qui est de l'accès au marché mondial. Bien sûr, la glace est un problème, mais les routes de navigation sont dégagées d'août à novembre et, ensuite, les brise-glaces peuvent intervenir.

Parfois, il faut tenir compte des forces et des faiblesses d'un port lorsqu'il est question de l'utiliser pour des besoins particuliers. Je ne pense pas que, dans un avenir immédiat, le port de Churchill puisse être concurrentiel 12 mois par année. Cependant, en été, il offre d'énormes possibilités autant par les voies de navigation habituelles qu'avec les Russes. Nous pouvons aller directement à Mourmansk et couper à travers l'Asie. C'est la voie la plus courte entre le centre du Canada et l'Asie centrale. Nous devons nous permettre d'envisager ces possibilités.

Je dirais que ce n'est pas un trajet difficile, si nous examinons la Chine et, plus particulièrement la Mandchourie, où on est en train de construire et d'importer du bois de la Russie. Les trois ports entre la Chine et la Russie ont connu un développement tel que nous ne l'aurions jamais imaginé il y a dix ans. Les rails des chemins de fer des Russes ne sont pas de la même largeur; par conséquent, à la frontière, les Chinois ont construit un chemin de fer parallèle. Les trains russes vont jusqu'à la frontière de la Chine et leurs charges sont transférées à bord des trains chinois qui poursuivent la route.

Si nous voulons transporter des produits jusqu'au Japon et en Asie à partir du port de Churchill, nous devons envisager cette possibilité. Habituellement, les Canadiens n'y pensent même pas. Nous sommes gâtés. Pourquoi se préoccuper du port de Churchill alors que nous pouvons simplement envoyer nos marchandises au sud de la frontière et bien vivre? Nous devons nous rendre à l'évidence que les Canadiens n'ont simplement pas la motivation nécessaire pour tirer profit du port de Churchill. Mais regardons ce que font ceux qui sont motivés pour agir, c'est-à-dire les Coréens, les Japonais et les Chinois.

Ce n'est pas la première fois que les Chinois pensent à utiliser l'Arctique pour la navigation. Lorsqu'ils parlaient de bâtir une usine d'exploitation de sables bitumineux à Fort McMurray, en Alberta, ils ont remarqué qu'il manquait 200 kilomètres de voie ferrée. Les Chinois ont indiqué qu'ils ne pouvaient pas transporter des marchandises par camion jusqu'à Fort McMurray et ils ont fait des recherches sur la possibilité de remonter jusqu'au détroit de Béring en passant par l'embouchure



could come all the way down the Mackenzie River right to Fort McMurray. The Chinese are hungry; we are not. The Koreans are hungry; we are not.

Sometimes as much as I am a nationalist, I am also realistic to say I want the benefit. My company is one of the first recognized by the EDC as being able to move products from overseas into the U.S. market with zero Canadian content but generating substantial Canadian benefit that qualified me for EDC insurance. EDC made that change and I am one of those who helped to catalyze that change. We are here to make money; it does not need to be Canadian content. If we generate the value, that is where our prosperity will lie.

**Senator Zimmer:** I have had mixed responses over the last while about Churchill. You give me a new inspiration that it could be viable and I will continue to pursue it.

**Senator Adams:** You talked about barges having more ability to cut down traffic. Is there anyone who does not want to do that such as truckers who will lose some business especially in the Great Lakes or the Windsor-Detroit corridor to the U.S.? Has CN looked at that?

Someone wants to do it, and you say you have everything there, including black boxes. There is not much difference with the lakes. Are some companies interested? Even if CN says you cannot do it, are any other people looking at it?

**Mr. Fung:** Senator, I briefly introduced my business to you because the background is important sometimes in understanding why I make certain statements. Because I have a global business, I am not relying on a Canadian bank. I am not held hostage to a Canadian railway or to a Canadian trucker. I gave a presentation last week to the Ontario Trucking Association, and I said the same thing. Tomorrow I will be giving the keynote speech for the railway research association and I will say the same thing.

I believe that if we do the right thing, everyone will benefit in the process. If we allow vested interests to hold us hostage, it is the worst protectionism because it means that nobody needs to become more efficient and nobody needs to do better. It means that eventually we will be eliminated. We have seen that example in shipbuilding. Germany is the most expensive place you can ever think of having a ship built. Norway still has shipbuilding industries. Britain, which was the largest shipbuilding country after the Second World War, put in protectionism and John Brown was gone forever. Those are lessons we should learn.

We have to make these things happen. You say, "Well, would the truckers object to it?" The truckers are complaining that they do not have enough truckers to drive long distance trucking, and I am giving them a solution whereby they can all go home at night.

du fleuve Mackenzie avec un navire, puis de transférer la cargaison sur une barge — deux milles tonnes à la fois. Ils pouvaient emprunter le fleuve Mackenzie jusqu'à Fort McMurray. Les Chinois et les Coréens ont faim et pas nous.

Parfois, même si je suis nationaliste, je suis également assez réaliste pour pouvoir dire que je veux faire du profit. Mon entreprise est l'une des premières à avoir été reconnues par les MEC pour être capable de transporter sur le marché américain des produits étrangers qui n'ont aucun contenu canadien tout en pouvant générer un profit important au Canada, ce qui m'a permis de bénéficier d'une assurance des MEC. Les MEC ont effectué ce changement et je suis l'un de ceux qui ont contribué à ce qu'il s'opère. Nous sommes ici pour faire de l'argent; il n'est pas nécessaire qu'il y ait un contenu canadien. Si nous ajoutons de la valeur, nous allons favoriser la prospérité.

**Le sénateur Zimmer :** J'ai eu différentes réponses depuis quelque temps au sujet du port de Churchill. Vous me permettez de croire qu'il pourrait être viable, et je vais continuer d'examiner cette possibilité.

**Le sénateur Adams :** Vous avez dit que les barges avaient la capacité de réduire davantage le trafic. Y a-t-il quelqu'un qui n'a pas intérêt à le réduire, comme les camionneurs dont le chiffre d'affaires diminuerait, surtout dans la région des Grands Lacs ou dans le corridor Windsor-Detroit? Le CN a-t-il examiné la chose?

Quelqu'un veut agir, et vous dites avoir tout ce qu'il faut pour le faire, y compris les boîtes noires. Ce n'est pas bien différent pour les lacs. Est-ce que des entreprises sont intéressées? Même si le CN dit que ce n'est pas possible, y en a-t-il d'autres qui envisagent la chose?

**M. Fung :** Sénateur, je vous ai brièvement expliqué ce que je faisais parce que je considère important, parfois, de replacer les choses en contexte pour que vous compreniez pourquoi je fais certaines déclarations. Étant donné que je possède une multinationale, je ne dépends pas d'une banque canadienne. Je ne suis pas non plus otage d'une compagnie ferroviaire ou d'un transporteur canadien. J'ai fait un exposé, la semaine dernière, devant l'Association de camionnage de l'Ontario, et j'ai dit la même chose. Demain, je ferai un discours-programme devant l'association de recherche dans le domaine ferroviaire, et j'en ferai autant.

Je crois que si nous faisons les bonnes choses, tout le monde en profitera. Se laisser prendre en otage par des groupes d'intérêt est la pire forme de protectionnisme qui soit, parce que cela signifie que personne n'a besoin d'être plus efficient ni meilleur. Cela peut conduire, au bout du compte, à notre élimination. L'exemple de la construction navale l'illustre bien. L'Allemagne est le pays le plus cher au monde pour faire construire des navires. La Norvège possède encore des chantiers navals. La Grande-Bretagne, qui était le plus grand pays constructeur naval après la Deuxième Guerre mondiale, est devenue protectionniste, et John Brown a disparu à tout jamais. Nous devrions en tirer des leçons.

Il faut que cela change. Vous dites : « Eh bien, est-ce que les camionneurs s'y objecteraient? ». Les camionneurs se plaignent de ne pas avoir suffisamment de main-d'œuvre pour parcourir de longues distances, et je leur propose une solution grâce à laquelle

All they need to do is short distance trucking, but maybe more. I suggest we need to build the infrastructure to allow them to do that without a lot of congestion. Nobody needs to cross the Ambassador Bridge. I am sure the owner of the Ambassador Bridge wants to hire someone to get rid of me for making those suggestions. He has been able to monopolize that bridge for a long time and make lots of money out of it.

I think it is important for us to evaluate some of these concepts together. If Canadians do not do it, someone else will. My cousin is also Canadian, and we talk about bargaining. He has as much hands-on bargaining experience as anyone else, and he has drilled tunnels. The 270,000 Canadian passport holders in Hong Kong are all making money in Hong Kong without touching the product. When will we start to repatriate some of their expertise so they start making money for us and paying taxes in Canada rather than in Hong Kong?

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Fung and Mr. Laurin. It was not only most interesting, but you have added a few concepts to our study. It is of great help to the study we are conducting now. We feel quite proud of having chosen such a good study.

**Senator Dawson:** I have a broken iPod at home that I now know is worth less than a dollar.

**The Chair:** Feel free to send us more information if you have more. We will happily distribute it to senators.

**Mr. Fung:** Do you need me to send you the copy from Dalhousie University?

**The Chair:** We will contact them.

The committee adjourned.

---

OTTAWA, Wednesday, November 28, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

**Senator Lise Bacon (Chair)** in the chair.

[English]

**The Chair:** Tonight we have with us from the Canadian Trucking Alliance Mr. Graham Cooper, Senior Vice-President, Mr. Ron Lennox, Vice-President Trade and Security, and Ms. Elly Meister, Vice-President Public Affairs.

ils pourront tous rentrer chez eux le soir. Tout ce qu'ils auront à faire, c'est conduire sur de courtes distances, guère plus. Selon moi, nous devrions bâtir les infrastructures qui leur permettront de le faire sans créer beaucoup de congestion. Personne n'a besoin de traverser le pont Ambassador. Je suis sûr que le propriétaire de ce pont voudra embaucher quelqu'un pour se débarrasser de moi pour avoir fait de telles propositions. Il a réussi à monopoliser ce pont pendant longtemps et à en tirer beaucoup d'argent.

Je pense qu'il est important que nous évaluions certains de ces concepts ensemble. Si les Canadiens ne font rien, quelqu'un d'autre s'en chargera. Mon cousin est aussi Canadien, et nous parlons parfois du transport par chalands. Il a plus d'expérience pratique en la matière que n'importe qui d'autre, et il a aussi creusé des tunnels. Les 270 000 titulaires de passeport canadiens à Hong Kong gagnent tous de l'argent à Hong Kong sans toucher quoi que ce soit. Quand commencerons-nous à rapatrier un peu de cette main-d'œuvre pour qu'elle produise de la richesse ici et qu'elle paye des taxes au Canada plutôt qu'à Hong Kong?

**La présidente :** Je vous remercie beaucoup, messieurs Fung et Laurin. C'était non seulement très intéressant, mais vous avez lancé de nouvelles idées qui nous seront utiles dans notre étude. Ce sera d'un grand secours pour l'étude que nous menons actuellement. Nous sommes vraiment fiers d'avoir choisi d'entreprendre une telle étude.

**Le sénateur Dawson :** J'ai chez moi un iPod brisé dont je sais qu'il vaut moins de 1 \$.

**La présidente :** N'hésitez pas à nous envoyer d'autres informations, le cas échéant. Nous serons ravis de les communiquer aux sénateurs.

**M. Fung :** Voulez-vous que je vous envoie la copie du document de l'Université Dalhousie?

**La présidente :** Nous entrerons en contact avec les personnes concernées.

La séance est levée.

---

OTTAWA, le mercredi 28 novembre 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15 pour examiner, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

**Le sénateur Lise Bacon (présidente)** occupe le fauteuil.

[Traduction]

**La présidente :** Nous recevons ce soir des témoins de l'Alliance canadienne du camionnage : M. Graham Cooper, premier vice-président, M. Ron Lennox, vice-président, Commerce et Sécurité et Mme Elly Meister, vice-présidente, Affaires publiques.



**Graham Cooper, Senior Vice-President, Canadian Trucking Alliance:** Thank you, Madam Chair, and good evening, senators.

I would like to tell you a little bit about the Canadian Trucking Alliance. For those of you who may not be familiar with us, we are known as CTA. We are a federation of Canada's seven provincial and regional trucking associations, collectively representing over 4,500 motor carriers coast to coast. Our headquarters are in Ottawa, and provincial association offices are located in Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, Toronto, Montreal and Moncton. CTA is the voice of the Canadian trucking industry on policy, legislative and regulatory issues at both the national and international levels.

Tonight we will touch on two issues, one rather briefly and one in a little more depth. First, let me just make reference to the question of regulation of port authority operations. I believe this committee met with the representatives of the British Columbia Trucking Association in Vancouver in March of 2007.

In July of 2007, CTA and the British Columbia Trucking Association jointly submitted comments to Transport Canada on a proposed amendment to the port authority regulations. In that submission we commented on a number of practical matters with respect to trucking operations at the Port of Vancouver.

These, in our view, made regulatory intervention by the federal government unnecessarily largely because drayage operations, the local transport operations, at the port had stabilized during the two-year life of the memorandum of agreement, which the proposed regulation would ostensibly replace.

However, further critical concern expressed in our submission — that is, our written submission in July — was that by putting in place a regulation governing the economic relationship between motor carriers and truck owner-operators, the government would be setting an undesirable precedent for other sectors of the transportation industry and for other geographic regions. Moreover, in our submission we cautioned Transport Canada that this type of economic regulation was inconsistent with the statement of national transportation policies set out in the Canada Transportation Act, specifically section 5(a):

... competition and market forces, both within and among the various modes of transportation, are the prime agents in providing viable and effective transportation services.

Notwithstanding our intervention, the regulation was put in place. As it includes a two-year quasi-sunset provision, our hope is that this will lead to a thorough analysis of trucking operations within the port and the recognition that further regulatory intervention by the federal government is both unadvisable and unnecessary.

**Graham Cooper, premier vice-président, Alliance canadienne du camionnage :** Merci, madame le présidente. Mesdames et messieurs les sénateurs, bonsoir.

J'aimerais vous parler un peu de l'Alliance canadienne du camionnage. Pour les gens qui ne nous connaissent pas, on nous appelle l'ACC. Nous sommes une fédération de sept associations canadiennes provinciales et régionales de camionnage, qui représente collectivement plus de 4 500 transporteurs routiers, d'un océan à l'autre. Son siège social se situe à Ottawa, et ses bureaux d'association provinciale, à Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. L'ACC est la voix de l'industrie canadienne du camionnage sur les questions politiques, législatives et réglementaires au pays et à l'étranger.

Ce soir, nous allons aborder deux questions, l'une plutôt brièvement, et l'autre, un peu plus en profondeur. Permettez-moi d'abord de parler de la réglementation des activités des administrations portuaires. Je pense que le comité a reçu des représentants de la British Columbia Trucking Association à Vancouver en mars 2007.

En juillet 2007, l'ACC et la British Columbia Trucking Association ont présenté conjointement leurs commentaires à Transports Canada sur une modification proposée du règlement sur l'exploitation des administrations portuaires. Dans ce mémoire, nous avons formulé des observations au sujet d'un certain nombre de questions pratiques relativement aux activités de camionnage dans le Port de Vancouver.

Nous avons expliqué que, à notre avis, l'intervention réglementaire du gouvernement fédéral était inutile, surtout parce que les activités de factage au port s'étaient stabilisées durant la période de deux ans du protocole d'entente que le règlement proposé allait manifestement remplacer.

Cependant, une autre préoccupation essentielle exprimée dans notre mémoire — c'est-à-dire le mémoire que nous avons déposé en juillet —, était que, en mettant en place un règlement régissant la relation économique entre les transporteurs routiers et les propriétaires-exploitants de camions, le gouvernement établirait un précédent non souhaitable pour les autres secteurs de l'industrie du transport et pour d'autres régions géographiques. De plus, nous avons prévenu Transports Canada que ce type de réglementation économique allait à l'encontre de l'énoncé de la politique du transport établi dans la Loi sur les transports au Canada, plus précisément, de l'alinéa 5a) :

[...] La concurrence et les forces du marché, au sein des divers modes de transport et entre eux, sont les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces.

Malgré notre intervention, le règlement a été adopté. Puisqu'il inclut une disposition de quasi-temporisation, nous espérons que cela entraînera une analyse plus réfléchie des activités de camionnage au port et la reconnaissance du fait qu'une autre intervention du gouvernement fédéral est à déconseiller et inutile.

Madam Chair, to our written submission I have attached a copy of our letter, in the event that you have not seen it. For your records, it is there, and obviously expands in more depth on what I have just mentioned.

The second main area we wanted to discuss with you tonight is the question of port and intermodal security. Of course, for the trucking industry, security in its various forms and incarnations these days is a prime concern. The impact of Canadian port security measures on trucking companies has thus far been relatively unobtrusive. In CTA's view, Canada has taken a more risk-based approach to dealing with port security than our neighbours to the south, at least insofar as truck drivers are concerned.

The Canadian approach — to identify where risk is greatest and to focus on those areas — seems preferable in our view to a blanket approach that captures everyone, regardless of their perceived threat to transportation security.

From CTA's perspective, the key concern on the transportation security front is how to maintain this focus on risk management in the face of a seemingly never-ending series of new security requirements and programs affecting all modes of transportation, particularly relating to the carriage of Canada-U.S. trade.

We worry about duplication and overlap in programs. We, like the exporters whose goods we carry, are unsettled by the fact that the cost of moving goods continues to be driven up by security measures that are rolled out and evaluated often in isolation from one another. The big picture — an appropriate balance between security and trade efficiency — seems unfortunately to have been lost.

However, we are not naive. The trucking industry, perhaps more than most, understands very well that the North American trade picture has changed since 9/11, and that we have a critical role to play in reducing threats to national security. Frankly, the industry has stepped up to the plate by participating in a broad range of Canadian and U.S. security programs covering both carriers and drivers. We will expand more on that during the question and answer period.

When one stands back and surveys the landscape, it becomes apparent that six years after 9/11, Canada and the United States have created an array of programs that do not always dovetail with one another, and the situation appears to be getting worse. The reality of the situation today is that the trucking industry faces a range of mode-specific, facility-specific, and even commodity-specific requirements coming at us from departments and agencies on both sides of the border.

In our view, this situation is not sustainable. We cannot go on forever layering one new program on top of another, further driving up the cost of transportation and harming Canadian competitiveness. We acknowledge that there is of course no silver bullet to address these problems, but government agencies on

Madame la présidente, j'ai joint une copie de la lettre à notre mémoire, pour le cas où vous ne l'auriez pas déjà lue. Nous vous la fournissons pour vos dossiers, et, évidemment, elle explique plus en profondeur ce que je viens de dire.

Le deuxième thème principal que nous souhaitons aborder avec vous ce soir, c'est la sécurité des ports et du transport intermodal. Évidemment, la sécurité sous toutes ses formes est une préoccupation de premier plan pour l'industrie du camionnage. L'effet des mesures de sécurité dans les ports canadiens sur les entreprises de camionnage n'a pas été importun jusqu'à présent. De l'avis de l'ACC, le Canada a adopté une approche fondée davantage sur le risque en matière de sécurité portuaire que nos voisins du Sud, du moins en ce qui concerne les chauffeurs de camion.

L'approche canadienne — déterminer où le risque est le plus grand et mettre l'accent sur ces secteurs — semble préférable à une approche générale qui englobe tout le monde peu importe la menace perçue pour la sécurité des transports.

L'ACC est d'avis que la principale question en matière de sécurité des transports est la façon de se concentrer sur la gestion du risque dans le contexte d'une série interminable de nouvelles exigences et de nouveaux programmes en matière de sécurité qui touchent tous les modes de transport, particulièrement en ce qui a trait au transport de factage entre le Canada et les États-Unis.

Le dédoublement et le chevauchement des programmes nous inquiètent. À l'instar des exportateurs dont nous transportons les marchandises, nous sommes inquiets de voir le coût des marchandises augmenter à cause des mesures de sécurité qui sont déployées et évaluées indépendamment les unes des autres. Dans l'ensemble, il semble que l'équilibre approprié entre la sécurité et l'efficacité du commerce ait été perdu.

Nous ne sommes cependant pas naïfs. L'industrie du camionnage, peut-être plus que toute autre industrie, comprend très bien que la situation du commerce en Amérique du Nord a changé depuis les événements du 11 septembre et que nous avons un rôle essentiel à jouer pour réduire les menaces à la sécurité nationale. Je pense sincèrement que nous nous sommes acquittés de notre tâche en participant à un large éventail de programmes de sécurité mis en œuvre par le Canada et par les États-Unis visant à la fois les transporteurs et les chauffeurs. Nous allons revenir là-dessus pendant la période de questions.

Avec le recul, il devient évident que, six ans après les événements du 11 septembre, le Canada et les États-Unis ont créé un ensemble de programmes qui ne s'harmonisent pas les uns avec les autres, et la situation semble avoir empiré. Nous devons composer aujourd'hui avec une gamme d'exigences propres à chacun des modes de transport, à chacune des installations, et même à chacun des types de marchandises, exigences qui nous sont imposées par des ministères et des organismes des deux côtés de la frontière.

À nos yeux, la situation est intenable. Nous ne pouvons pas continuer éternellement à accumuler les nouveaux programmes et à faire grimper ainsi le coût de transport au détriment de la compétitivité du Canada. Évidemment, nous admettons le fait qu'il n'y a pas de panacée, mais les organismes gouvernementaux



both sides of the border must remember that the appropriate balance between efficient trade flow and enhanced security can be achieved only if risks are properly assessed.

In our view, the focus on risk management is absolutely fundamental, an observation recently made by the Auditor General in her report on the Canada Border Services Agency. A proper assessment of risk creates a win-win scenario for the trucking industry and government; for us in ensuring that inspections and programs are targeted to where they really are needed, and for government in ensuring that scarce resources are applied where they will do most good.

**The Chair:** Thank you very much for your presentation. What federal policy or regulation — whether customs, taxation, or operational — do you think has a negative impact on efficiency? I read what you just told us about the capacity and the competitiveness of the Canadian transport system.

**Mr. Cooper:** Senator, our concern is what these various programs do in terms of the cost to specific carriers, the impact it would have on drivers and operators within the industry, and indeed, whether these costs are sustainable over time. We have seen some attrition. We have seen some withdrawals from the industry over the past several years. We hear anecdotal reports about the effect of these programs on transportation operators.

You may be aware, I expect you are, of some quantitative studies that have been done in terms of the cost of these security measures to the industry. Let me stress again, as I mentioned in my opening remarks, we understand the need. We are at the point, if I can be so bold as to suggest, that we wonder when governments are going to sit back and say, "Whoa. When is enough enough? Are we doing the things that we should be doing?"

You will remember, no doubt, the Ridge-Manley action plan, the smart border accord of December 2001, which very neatly, I believe, drew the distinction between the efficiency of trade flow and the need for an enhanced security environment. The accord recognized that those two are essential but that they can exist in harmony.

That is the view that we have taken, and I believe many of the regulators and many of the transportation industry participants have taken over the past six years or so. The concern at this point in time, senator, is that things may be just getting a little bit away from us. We are losing track of that risk-management approach that was so integral to the acceptance I believe in December 2001 that you needed to focus on risk.

des deux côtés de la frontière doivent garder à l'esprit que l'équilibre entre l'efficacité des échanges et une sécurité accrue ne peut être atteint que si les risques sont bien évalués.

À notre avis, il est absolument essentiel de mettre l'accent sur la gestion des risques, et c'est ce que la vérificatrice générale a récemment dit dans son rapport sur l'Agence des services frontaliers du Canada. Une évaluation du risque juste crée une situation intéressante à la fois pour l'industrie du camionnage et pour le gouvernement : pour nous, en garantissant que les inspections et les programmes ciblent les besoins réels, et pour le gouvernement, en garantissant que les ressources limitées sont affectées là où elles sont les plus utiles.

**La présidente :** Merci beaucoup de votre exposé. Selon vous, quelles sont les politiques ou les règles fédérales — au chapitre des douanes, de la fiscalité ou de l'exploitation — qui ont un effet négatif sur l'efficience? J'ai lu ce que vous venez de dire au sujet de la capacité et de la compétitivité du réseau de transport canadien.

**M. Cooper :** Sénateur, ce qui nous préoccupe, c'est l'effet de ces divers programmes sur les coûts pour les transporteurs, les conséquences de cela pour les chauffeurs et les exploitants de l'industrie, et, en fait, la question de savoir si ces coûts permettent la viabilité à long terme. Nous avons été témoins d'une certaine attrition. Nous avons vu certaines entreprises abandonner le secteur au cours des dernières années. Nous entendons parler, dans certains cas isolés, des effets de ces programmes sur les exploitants du secteur des transports.

Vous savez peut-être — j'imagine que vous le savez — que certaines études quantitatives sur le coût de ces mesures de sécurité pour l'industrie ont été réalisées. Permettez-moi d'insister encore une fois, comme je l'ai fait dans ma déclaration, pour dire que nous comprenons qu'il y a un besoin. Nous en sommes rendus au point où, si je peux me permettre d'y aller d'une suggestion, nous nous demandons quand les gouvernements vont se demander s'ils en ont fait assez et s'ils font ce qu'ils devraient faire.

Vous vous souvenez sans aucun doute du plan d'action Ridge-Manley, l'accord sur la frontière intelligente, qui, en décembre 2001, a établi de façon très nette selon moi la distinction entre l'efficacité des échanges et le besoin d'accroissement de la sécurité. D'après le texte de l'accord, il s'agit de deux choses essentielles, mais qui peuvent très bien coexister.

C'est le point de vue que nous avons adopté, et que, je pense, beaucoup d'organismes de réglementation et de participants de l'industrie des transports ont adopté au cours des six dernières années environ. À l'heure actuelle, ce qui est préoccupant, sénateur, c'est qu'il semble que les choses sont un peu en train de nous échapper. Nous sommes en train de perdre de vue l'approche axée sur la gestion des risques qui faisait partie intégrante de ce qui était admis, je pense, en décembre 2001, c'est-à-dire qu'il fallait mettre l'accent sur le risque.

I must say that for the past several years Mr. Lennox has been working in this area, not specifically container security but in transportation security almost full time.

**Ron Lennox, Vice-President, Trade and Security, Canadian Trucking Alliance:** Senator, I would like to add a couple of specific examples from the written remarks that we submitted to the committee today. You asked your question about efficiency. From where I sit, I just wonder if we are not just tripping over ourselves at times. The first example that is provided in our written submission is about security credentials for truck drivers that have to access a port.

In Canada, if a truck driver requires access to a R2 restricted area within a port, which for us would be a cruise ship terminal, he or she would have to have a Transport Canada security. The driver is required to obtain the transportation security clearance, even if he or she already has a FAST card, a free and secure trade card, which is issued by the same government. In this situation, the driver is checked twice. Now, frankly, there will not be a lot of guys in this situation. The number of truck drivers that go into cruise ship terminals would be fairly limited in terms of the overall population, but it is an example of the sort of thing that we see out there.

Another example is something that we are working on right with Transport Canada and has to do with air cargo security. The requirements obviously spill out throughout the supply chain, so carriers that are moving freight that is destined for an aircraft will eventually be required to comply with requirements for air cargo security. The thing that I hear from carriers is that they have gone through the CBSA partners and protection program. They have gone through the Customs Trade Partnership Against Terrorism, the C-TPAT program, and wonder what more they have to do. They feel that their job is to protect all the freight that is in their system, not just stuff that might go on an aircraft. What we are told at this stage is that air freight is a little bit different. Again, as Mr. Cooper had suggested, we just wonder when enough is enough.

**The Chair:** Does it affect the competitiveness of the industry?

**Mr. Lennox:** Do you mean with regard to other modes of transportation?

**The Chair:** The situation you just described, does it affect the competitiveness?

**Mr. Lennox:** I am not so sure that it would affect the competitiveness, senator. It certainly drives up the cost.

Je dois dire que M. Lennox travaille là-dessus pratiquement à temps plein depuis plusieurs années, non pas sur le fret conteneurisé en particulier, mais bien sur la sécurité des transports.

**Ron Lennox, vice-président, Commerce et sécurité, Alliance canadienne du camionnage :** Sénateur, j'aimerais vous donner deux ou trois exemples précis qui figurent dans le mémoire que nous avons déposé devant le comité aujourd'hui. Vous avez posé une question au sujet de l'efficacité. Ce que je vois me pousse à me demander si nous ne nous mettons pas parfois nous-mêmes les bâtons dans les roues. Le premier exemple qui figure dans notre mémoire concerne les antécédents de sécurité des chauffeurs de camion qui doivent livrer de la marchandise dans un port.

Au Canada, le chauffeur de camion qui doit entrer dans une zone d'accès limité R2 d'un port, ce qui, pour nous, est un terminal de bateaux de croisière, il doit obtenir une autorisation de sécurité de Transports Canada. Il doit le faire même s'il possède une carte EXPRES, Expéditions rapides et sécuritaires, qui est délivrée par le même gouvernement. Dans ce cas, le chauffeur est contrôlé deux fois. Je dois dire, pour être honnête, que peu de gars vont se retrouver dans cette situation. Le nombre de chauffeurs de camions qui ont une livraison à faire à un terminal de bateaux de croisière est assez limité par rapport à l'ensemble, mais c'est un exemple du genre de choses dont nous sommes témoins.

Un autre exemple que je peux vous donner, c'est une chose à laquelle nous travaillons directement avec Transports Canada et qui a trait à la sécurité du fret aérien. Évidemment, les exigences de sécurité se répercutent sur toute la chaîne d'approvisionnement, ce qui fait que les transporteurs qui transportent des marchandises qui doivent être chargées à bord d'un avion finissent par devoir se plier aux exigences relatives à la sécurité du fret aérien. Ce que les transporteurs disent, c'est qu'ils ont essayé de faire quelque chose dans le cadre du programme Partenaires en protection de l'ASFC. Ils ont aussi essayé de faire quelque chose dans le cadre du Customs Trade Partnership Against Terrorism, le programme C-TPAT, et ils se demandent ce qu'ils peuvent faire de plus. Ils doivent devoir protéger l'ensemble du fret transporté dans leur réseau, et non pas seulement les marchandises qui sont destinées à être chargées dans un avion. Ce qu'on nous dit, en ce moment, c'est que le fret aérien est une chose un peu différente. Encore une fois, comme M. Cooper l'a dit, nous nous demandons quand on prendrait conscience du fait qu'assez c'est assez.

**La présidente :** Est-ce que cela affecte la compétitivité de l'industrie?

**M. Lennox :** Voulez-vous dire par rapport aux autres modes de transport?

**La présidente :** La situation que vous venez de décrire affecte-t-elle la compétitivité?

**M. Lennox :** Je ne suis pas sûr qu'elle affecte la compétitivité, sénateur. Une chose est sûre, elle fait grimper les coûts.



Another example from our submission has to do with identity cards. You access a Canadian port and you may have a free and secure trade card. Certainly, if you are crossing into the United States and you are hauling hazardous materials or hauling for a fast importer down there, you are going to need a FAST card. However, if you also operate at a port in the U.S. you will have to pay now for a card issued under a U.S. program called the Transportation Worker Identification Credentials. I am not sure that it affects our competitiveness with regard to other modes of transportation, because all modes of transportation are facing new requirements on the security side, but certainly, it is driving up our costs.

**Mr. Cooper:** If I can add one thought to that, I think the competitiveness question is international or binational at least. There could be a risk at some point in relation to the cost of doing business across the border. Obviously the export economy that we are dealing in has trucks carrying about two thirds of our trade by value with the U.S. and a large proportion of that trade is intra-company, so that we would have a manufacturing subsidiary of a larger U.S. operation. Those plants were set up over the years for good reason. Labour costs were different. The tax structure was different and obviously the Canada-U.S. dollar exchange rate was different from what it is today.

The concern we have had for the past several years is what will be the long-term sustainability of that manufacturing base in Canada that is operating in a just-in-time environment across the border. Certainly Mr. Lennox referred to the FAST program. I am sure you are familiar with FAST and C-TPAT and those kinds of things, and the principle objective of that, of course, is to get safe, secure, known trade across the border expeditiously. However, too often we see backups, limited infrastructure in some situations, where we wonder — and we are not the only ones clearly — how sustainable is it to have a manufacturing sub-base of a larger manufacturing base in the United States, particularly in the auto parts industry, for example.

**The Chair:** One witness told this committee that he thought there was too much trucking in North America for distances better suited to rail. How do you react to this statement?

**Mr. Cooper:** It is not the first time we have heard that, senator, as I am sure you can imagine. All modes of transportation, certainly the two biggest modes of land freight transportation, truck and rail, have their place. The reality is that only about 10 per cent of freight is fungible. In other words, it could be as easily carried by rail as by truck. Trucking can provide a service element that rail has struggled with over the years. There are, as

Un autre exemple tiré de notre mémoire concerne les cartes d'identité. Un chauffeur qui accède à un port canadien peut avoir une carte EXPRES. Il est certain que si le chauffeur traverse la frontière américaine, et transporte des matières dangereuses ou encore des marchandises pour un importateur américain inscrit au programme EXPRES, il a besoin d'une carte EXPRES. Cependant, si ce chauffeur fait une livraison dans un port situé aux États-Unis, il doit aussi payer pour obtenir une carte dans le cadre d'un programme américain intitulé Transportation Worker Identification Credentials. Je ne suis pas sûr que cela affecte notre compétitivité par rapport aux autres modes de transport, parce que tout le monde fait face à de nouvelles exigences en matière de sécurité, mais il est clair que cela fait grimper les coûts pour nous.

**M. Cooper :** Si je puis ajouter une réflexion à cela, je dirais que la question de la compétitivité est de nature internationale, ou à tout le moins binationale. Il pourrait y avoir un risque à un moment donné, par rapport au coût d'exploitation de l'autre côté de la frontière. Évidemment, dans le contexte de l'économie d'exportation au sein de laquelle nous faisons des affaires, il y a des camions qui transportent environ les deux tiers, en fonction de leur valeur, des marchandises que nous échangeons avec les États-Unis, et une forte proportion de ces échanges se fait au sein même des entreprises, c'est-à-dire que l'organisation canadienne est une filiale qui effectue la fabrication pour le compte d'une grande entreprise américaine. On a ouvert ces filiales au Canada pour de bonnes raisons. À une certaine époque, le coût de la main-d'œuvre n'était pas le même ici. Le régime fiscal était différent, et, évidemment, le taux de change n'était pas le même qu'aujourd'hui.

Ce qui nous préoccupe depuis plusieurs années, c'est la question de la viabilité à long terme de l'assise manufacturière du Canada, qui effectue des échanges transfrontaliers sur le mode du juste-à-temps. M. Lennox a parlé du programme EXPRES. Je suis sûr que vous connaissez ce programme, le programme C-TPAT et ce genre de choses, et le principal objectif de ces programmes, c'est bien entendu de permettre des échanges rapides entre le Canada et les États-Unis de marchandises sûres, sécuritaires et dont la nature est connue. Nous voyons cependant trop souvent des engorgements, et une infrastructure limitée dans certains cas, ce qui nous pousse à nous demander — et nous ne sommes manifestement pas les seuls à nous poser cette question — à quel point la partie de notre secteur manufacturier qui est une composante de l'assise manufacturière des États-Unis est viable, surtout en ce qui concerne le secteur de l'automobile par exemple.

**La présidente :** Un témoin a affirmé devant nous que le transport routier est trop important en Amérique du Nord, où le transport ferroviaire serait mieux adapté, compte tenu des distances. Que répondriez-vous à cela?

**M. Cooper :** Ce n'est pas la première fois que nous entendons cela, sénateur, comme, j'en suis sûr, vous pouvez l'imaginer. Tous les moyens de transport, et assurément les deux principaux moyens de transport terrestres de fret, le transport routier et le transport ferroviaire, ont leur rôle à jouer. Le fait est que seulement 10 p. 100 du fret est fongible. En d'autres termes, il pourrait aussi bien être transporté par train que par camion. Le

you know, some intermodal agreements in place, although of late the rail industry appears to be giving those perhaps less emphasis than in the past.

The arguments are not new to us. Frankly, the debate between whether there are too many trucks and not enough rail is not terribly productive.

At the end of the day, the shipper, the customer of the transportation system, makes the choice. We have a role to play; rail has a role to play and those roles are really quite different in most cases.

**The Chair:** We have been informed that Canada's trucking industry is experiencing a shortage of drivers. The Canadian Trucking Human Resources Council has proposed a project to provide information to help the government develop policies and programs that will help the industry. What kind of policies should have priority to help the industry?

**Mr. Cooper:** First let me qualify the term "driver shortage." We are not necessarily talking about a shortage of people who can drive a truck. There are many people out there with commercial licenses. The issue is whether they are qualified.

Trucking these days is very complex compared with what it was perhaps 20-30 years ago. The drivers have to be computer literate and know a fair bit about cross-border regulations because for a so-called unregulated industry, we are probably the most regulated in terms of safety regulations.

I think where governments collectively can help is look at why it is difficult for the industry to attract and retain truck drivers. The regulatory climate is complex. The panoply of rules with which they are required to comply sometimes frustrates drivers who drive across the country — and indeed across the border. Over the past number of years, we have made statements about the need for consistency and harmonization of the regulatory regime in Canada affecting trucking to make truck drivers' lives less complicated.

Certainly, the work that CTHRC has done — and I have participated in some of that work — is extremely valuable. We have always talked about a driver shortage. It was only relatively recently that we were able to put some dimension to that issue.

I believe the number is 37,000 drivers every year for the next 10 to 15 years. We need to pay attention to our aging workforce. However, the industry is not looking to the government to solve its problem, not entirely. It is the sort of thing where there is room for partnerships, as I have mentioned. We know that one of the

secteur du transport routier peut assurer une partie du service que le secteur du transport ferroviaire tente en vain d'offrir depuis un certain temps. Comme vous le savez, il y a des accords relatifs au transport intermodal, quoique, récemment, le secteur du transport ferroviaire semble y accorder moins d'attention que par le passé.

Ce sont des arguments qui ne sont pas nouveaux pour nous. Franchement, le débat qui entoure la question de savoir s'il y a trop de camions et pas suffisamment de trains n'est pas très constructif.

Au bout du compte, c'est l'expéditeur, c'est-à-dire le client du réseau de transport, qui choisit. Nous avons un rôle à jouer; le transport ferroviaire a un rôle à jouer, et ces rôles sont en fait passablement différents dans la plupart des cas.

**La présidente :** On nous a informés de ce que le secteur du camionnage connaît une pénurie de chauffeurs au Canada. Le Conseil canadien des ressources humaines en camionnage a proposé un projet visant à fournir des renseignements au gouvernement pour l'aider à élaborer les politiques et les programmes qui viendront en aide à l'industrie. Quel genre de politiques faudrait-il envisager en priorité pour venir en aide à l'industrie?

**M. Cooper :** Permettez-moi d'abord de préciser l'expression « pénurie de chauffeurs ». Il ne s'agit pas nécessairement d'une pénurie de gens qui sont capables de conduire un camion. Beaucoup de gens ont des permis commerciaux. La question, c'est de savoir s'ils sont qualifiés.

Le transport routier est aujourd'hui beaucoup plus complexe qu'il y a, disons, 20 ou 30 ans. Les chauffeurs doivent savoir se servir d'un ordinateur et connaître pas mal de choses au sujet de la réglementation concernant les échanges transfrontaliers, puisque, pour une industrie prétendument non réglementée, nous sommes probablement la plus réglementée sur le plan de la sécurité.

Je pense que là où, ensemble, les gouvernements peuvent donner un coup de main, c'est en répondant à la question de savoir pourquoi il est si difficile, pour l'industrie, d'attirer et de retenir des chauffeurs de camions. La réglementation est complexe. La panoplie de règles auxquelles ils doivent se plier est parfois une source de frustration pour les chauffeurs qui transportent des marchandises d'un bout à l'autre du pays — et aussi, parfois, de l'autre côté de la frontière. Cela fait de nombreuses années que nous faisons des déclarations au sujet de la nécessité d'uniformiser et d'harmoniser le régime réglementaire du Canada au chapitre du camionnage, de façon à rendre plus simple la vie des camionneurs.

Assurément, le travail qu'a fait le CCRHC — et auquel j'ai participé — est très précieux. Nous avons toujours parlé d'une pénurie de chauffeurs. Ce n'est qu'assez récemment que nous avons été en mesure de quantifier le problème.

Je pense qu'il s'agit de 37 000 chauffeurs par année, pour les 10 à 15 prochaines années. Nous devons prêter attention au fait que notre main-d'œuvre vieillit. Cependant, l'industrie ne demande pas au gouvernement de régler le problème, pas tout le problème. C'est le genre de choses qui laisse place à des



problems in the industry is turnover. There are companies out there, some well-known names that do an excellent job of limiting turnover, while other companies do not do such a good job.

I am not trying to make excuses for the industry, because it is a large, diverse and extremely competitive industry. Margins are razor thin, and it does take a while for a company to become sufficiently well established to pay its drivers and put the necessary effort into training them. As you may know, the trucking industry has a large number of family-owned businesses.

The competitive environment is fierce; brutal some would call it at times. It sometimes makes motor carriers focus on things other than how to best retain and attract qualified drivers. Everybody wants to do it, no question, but not everybody has the resources to do it properly.

**Senator Oliver:** Thank you for your interesting presentation, and welcome to the committee tonight. You outlined in your remarks some of the regulatory difficulties you are having, both in Canada and the United States, and there is often overlap and other problems.

Our main study is, of course, containerized freight traffic. We are interested in containers and the trucking of containers. On page 3 of your presentation you state:

The obvious place to start, it would seem to us, would be a single security program that carriers can apply for and a single security card for drivers. Participation would be required where risk warrants, not right across the board.

That is about the drivers and the trucks, but we then have to get to the containers. What I would like to know is what procedures would ensure the security of containerized freight transported by truck in Canada and when it crosses the border into the United States.

The last witness we had in this committee talked to us about a black box. That is, hermetically sealing the container and being able to monitor that container through satellite for light, heat, and anything else so that when it went over the border officials would know just what was there and whether anything had moved or changed.

Have you looked at a black-box system to assist you in your trucking of containers?

**Mr. Lennox:** We have not looked at that specifically. There are all sorts of technologies out there. Sometimes I wonder if we are looking at the art of the possible. You can track anything, anywhere, anytime, if you want to. It gets back to the risk. How

partenariats, comme je l'ai déjà mentionné. Nous savons que l'un des problèmes du secteur, c'est le taux de roulement important. Certaines entreprises, certaines entreprises bien connues font de l'excellent travail pour limiter le roulement, alors que d'autres ne font pas un aussi bon travail.

Je n'essaie pas de trouver des excuses pour le secteur, parce qu'il s'agit d'une industrie de taille importante, variée et extrêmement concurrentielle. Les marges sont extrêmement réduites, et il faut pas mal de temps pour qu'une entreprise soit suffisamment bien établie pour payer ses chauffeurs et pour déployer les efforts nécessaires et leur offrir une formation adéquate. Comme vous le savez, le secteur du camionnage est composé en grande partie d'entreprises familiales.

La concurrence est féroce; certaines diraient même qu'elle est parfois violente. Dans certains cas, cela a pour effet que les transporteurs routiers se concentrent sur d'autres aspects que l'embauche et le maintien en poste de chauffeurs qualifiés. Tout le monde veut le faire, cela ne fait aucun doute, mais ce n'est pas tout le monde qui dispose des ressources nécessaires pour bien le faire.

**Le sénateur Oliver :** Merci de votre exposé, qui a été intéressant, et bienvenue à cette réunion du comité. Vous avez parlé de certains des problèmes réglementaires auxquels vous êtes confronté, à la fois au Canada et aux États-Unis, ainsi que du fait qu'il y a souvent des recoupements et d'autres problèmes.

Bien entendu, notre étude porte principalement sur le trafic du fret conteneurisé. Nous nous intéressons aux conteneurs et au transport par camion de ces conteneurs. À la page 3 de votre mémoire, vous dites :

Le point de départ évident nous semble être un programme de sécurité unique auquel les transporteurs pourraient s'inscrire, et une carte de sécurité unique pour les chauffeurs. La participation serait nécessaire lorsque le risque le justifie, mais pas universelle.

Vous dites cela au sujet des chauffeurs et des camions, mais nous devons aborder la question des conteneurs. J'aimerais savoir quelles sont les procédures qui permettraient de garantir la sécurité du fret conteneurisé qui est transporté par camion au Canada et au-delà de la frontière, aux États-Unis.

Le dernier témoin qui a comparu devant le comité a parlé d'une boîte noire. Il s'agit d'un contenant hermétique permettant de suivre le conteneur par satellite et de détecter la lumière, la chaleur ou quoi que ce soit d'autre, de façon que, lorsque le conteneur traverse la frontière, les fonctionnaires puissent savoir exactement ce qui se trouvait au départ dans le conteneur et si quoi que ce soit a été déplacé ou remplacé.

Avez-vous envisagé l'adoption d'un système de boîtes noires pour le transport de conteneurs par camion?

**M. Lennox :** Ce n'est pas quelque chose que nous avons envisagé en tant que tel. Il existe toutes sortes d'outils technologiques. Parfois, je me demande s'il ne s'agit pas de l'art du possible. On peut suivre n'importe quoi n'importe où

necessary is it to track every single container moving through Canada every minute of every day?

Certainly what the trucking industry has embraced right now through the security programs is the use of high-security seals, certainly for moving containers across the border. Anyone moving freight under C-TPAT or into Canada under FAST is using ISO high-security seals.

However, in answer to your question of whether we have looked at these other technologies; no. We are aware that things are being looked at, but we have not been directly involved in those discussions.

**Senator Oliver:** I am a strong believer in information technology as a way of adding value and adding to productivity. There is available information technology that is inexpensive and can save costs.

**Mr. Lennox:** If you want to talk about containers transhipped from a Canadian port through to the U.S., there is a fair bit of information technology that goes into something like that. If you start, for example, where the container originates, Canada Border Services Agency requires that there be 24-hour pre-lading information on that container before it has even left the foreign port. They make the risk assessment. It comes to the Canadian port. They may or may not do additional checks when it gets to Canada. Before that container is sent to the United States, an electronic manifest has to be prepared, sent ahead to U.S. Customs and Border Protection so they know exactly what is on that container, who is carrying it, the driver, the carrier, so they can do their risk assessment. There is a fair bit of technology, even though it may not be what you talked about earlier.

**Senator Oliver:** Are you able to recommend anything else we should be looking at in terms of technology to help speed up and reduce costs and make the system more efficient and effective?

**Mr. Lennox:** Even though our industry has sometimes been a bit resistant to change and new technologies, I have always been a big believer in the use of electronic manifests and automated targeting systems. The Canada Border Services Agency is currently working on something called the automated commercial environment. You are probably familiar with it; the acronym is ACI. It would be the Canadian equivalent of what the U.S. is doing in terms of electronic manifest for cargo coming into Canada. If you want to pursue something, I would say be supportive of the Canada Border Services Agency project. We have encouraged them to try to build a system that is compatible

n'importe quand. Cela nous ramène au risque. À quel point est-il nécessaire de pouvoir suivre les déplacements de tous les conteneurs à tout moment de la journée, partout au Canada?

Une chose que l'industrie du camionnage a adoptée, dans le cadre des programmes de sécurité, ce sont les sceaux de haute sécurité, pour le transport des conteneurs au-delà de la frontière, en tout cas. Quiconque transporte du fret dans le cadre du C-TPAT ou fait entrer des marchandises au Canada dans le cadre du programme EXPRES a recours à des sceaux de haute sécurité respectant la norme ISO.

Cependant, la réponse à votre question concernant le fait que nous ayons ou non envisagé l'adoption de ces autres outils technologiques, c'est non. Nous savons que des gens envisagent ce genre de choses, mais nous n'avons pas participé directement aux discussions.

**Le sénateur Oliver :** Je suis un fervent des technologies de l'information comme moyen d'accroître la valeur et la productivité. Il existe des outils technologiques peu coûteux qui peuvent permettre de réduire certains coûts.

**M. Lennox :** Si vous voulez parler des conteneurs transbordés d'un port canadien vers les États-Unis, cela suppose un recours assez important à la technologie de l'information. Si vous commencez, par exemple, par le lieu d'origine du conteneur, l'Agence des services frontaliers du Canada exige qu'on lui fournisse des renseignements 24 heures avant le chargement, avant même que le conteneur quitte le port du pays d'origine. L'Agence effectue une évaluation du risque. Le conteneur arrive dans le port canadien. Il peut y avoir des vérifications supplémentaires lorsqu'il arrive au Canada. Avant que le conteneur puisse être envoyé aux États-Unis, il faut préparer un manifeste électronique, qui est envoyé à l'avance à la Customs and Border Protection des États-Unis, de façon que l'organisation sache exactement ce qui se trouve dans ce conteneur, qui le transporte, le nom du chauffeur, le nom du transporteur, de façon que l'organisme puisse effectuer sa propre évaluation du risque. Cela suppose l'utilisation de pas mal d'outils technologiques, même si ce n'est peut-être pas de ça que vous parliez tout à l'heure.

**Le sénateur Oliver :** Êtes-vous en mesure de nous recommander d'envisager quoi que ce soit d'autre, en ce qui concerne la technologie, pour contribuer à accélérer le traitement et à réduire les coûts, et ainsi rendre le système plus efficient et plus efficace?

**M. Lennox :** Notre industrie s'est parfois montrée un peu réticente aux changements et aux nouvelles technologies, mais j'ai toujours été fervent de l'utilisation des manifestes électroniques et des systèmes automatisés de ciblage. L'Agence des services frontaliers du Canada travaille actuellement à ce qu'on appelle l'information préalable sur les expéditions commerciales. Vous connaissez probablement cette initiative dont le sigle est IPEC. On peut dire que c'est l'équivalent de ce que font les Américains avec les manifestes électroniques pour les marchandises en provenance du Canada. Si vous voulez faire quelque chose, je vous recommanderais d'appuyer le projet des responsables de



with and as similar as possible to the U.S. That to us is fundamentally important.

**Mr. Cooper:** You raise an interesting question with black boxes. I am assuming by black boxes you mean some sort of tracking device.

Without meaning to sound too cynical, over the past six years the security industry has been a growth industry. We have been approached by countless organizations, consultants, engineering firms — you name it — as to who has the best mousetrap.

The concern we have about those approaches is when you forget the risk assessment we talked about before — the need to manage risk — and you somehow have a tracking system for every truck you can imagine that could conceivably present a problem. We go back to Oklahoma City. That was not a gasoline tanker, that was a U-Haul van, as I recall, or a small van full of home-made explosives.

Where do you draw the line? Let us assume for the moment that you could draw it. Mr. Lennox mentioned the art of the possible. If you could put a tracking device on every single truck on every road in North America, at least on the interstates and the main highways in Canada, you would have a giant, what would look presumably like an air traffic control centre. What do you do with it? What do you do if, assuming that it is even possible for all those trucks to file route plans, a driver on his way to Alabama decides to stop off and see his mom in Michigan? The thought of what might happen if somebody deviates from a plan one can only imagine.

That said, however, your point is well taken, that there is a role for technology in modern transportation operations, be it trucking or any other. I certainly would invite, honourable senators to see a modern trucking operation where satellite tracking is used, where GPS is used, where the speed of the truck and fuel efficiency performance can be monitored. It is really worth seeing. If there are any members of the committee who would like to take advantage of that offer, we can certainly arrange a visit with motor carrier operations relatively close by.

**Senator Dawson:** You use the expression “fungible.” You talk about fungibility between trucks and trains; please explain concerning short-term, inland and coastal shipping.

**Mr. Cooper:** Do you mean short sea shipping?

**Senator Dawson:** Yes.

l'Agence des services frontaliers du Canada. Nous les avons encouragés à mettre au point un système compatible avec celui des États-Unis et qui soit le plus semblable possible à celui-ci. Voilà qui, à nos yeux, est d'une importance capitale.

**M. Cooper :** Vous soulevez une question intéressante en parlant des boîtes noires. Je présume que par « boîtes noires », vous voulez parler d'une espèce d'appareil permettant d'effectuer le suivi des conteneurs.

Sans vouloir avoir l'air trop cynique, depuis six ans, l'industrie de la sécurité est en pleine croissance. D'innombrables organisations, bureaux de consultants, d'ingénieurs — tout ce que vous voulez — se sont adressés à nous, et c'était à qui pouvait nous vendre le meilleur bidule.

Ce qui nous préoccupe dans ce genre de démarches, c'est que lorsqu'on oublie de procéder à l'évaluation des risques dont nous avons parlé tout à l'heure — la nécessité de gérer les risques — et qu'on se dote d'une façon ou d'une autre d'un système de suivi de tous les camions possibles, il est facile de concevoir que cela peut poser problème. Rappelons-nous Oklahoma. Ce n'était pas un camion citerne, c'était, d'après mes souvenirs, un camion U-Haul, ou une mini-fourgonnette pleine de bombes artisanales.

Où faut-il trancher? Supposons qu'on peut le faire. M. Lennox a parlé de l'art du possible. Si on était en mesure d'installer un appareil de suivi sur tous les camions qui circulent sur toutes les routes de l'Amérique du Nord, ou à tout le moins sur toutes les autoroutes des États-Unis et sur les principales autoroutes du Canada, ce serait quelque chose d'énorme, quelque chose qui ressemblerait probablement à un centre de contrôle de la circulation aérienne. Que faire de cela? Que faire, si on présume qu'il est possible que tous les chauffeurs indiquent leur trajet prévu avant de partir, si un chauffeur qui doit se rendre en Alabama décide de s'arrêter au Michigan pour rendre visite à sa mère? On ne peut qu'imaginer ce qui se produirait si un chauffeur déviait de son trajet.

Cela dit, j'ai bien compris ce que vous avez dit, c'est-à-dire que les outils technologiques ont un rôle à jouer au sein des entreprises de transport d'aujourd'hui, que ce soit le transport routier ou non. Je suis tout à fait prêt à inviter les honorables sénateurs à visiter une entreprise de transport routier à la fine pointe de la technologie, qui a recours au suivi par satellite, ou GPS, qui est en mesure de suivre la vitesse des camions et l'efficacité de leur consommation de carburant. C'est quelque chose qui vaut la peine d'être vu. Si l'un ou l'autre des membres du comité souhaitait accepter cette invitation, nous pourrions assurément organiser une visite chez un transporteur routier situé pas trop loin d'ici.

**Le sénateur Dawson :** Vous utilisez le terme « fungible ». Vous parlez de la fungibilité des camions et des trains. J'aimerais que vous m'expliquiez cela, en ce qui concerne le transport terrestre et maritime à court terme.

**M. Cooper :** Voulez-vous dire le transport maritime à courte distance?

**Le sénateur Dawson :** Oui.

**Mr. Cooper:** I must confess, senator, I am certainly not an expert in that area. It has been talked about. In some parts of the country it has been recognized as a possible solution. The question is whether the volumes can ever reach the point where they make any difference. Would we be able to have enough of those types of vessels carrying enough freight to really impact one way or the other?

If you would like to find out more about that subject, I could provide you further information.

**Mr. Lennox:** When I think of the Montreal-Toronto corridor, again, as Mr. Cooper had said, would there be enough to make a difference? Most of that freight is moving on trucks because it has to be there tomorrow. Could short sea shipping be competitive in that market? Perhaps it cannot. Maybe they are looking at other markets. Like Mr. Cooper, I am not an expert in that area.

**Senator Dawson:** One of the reasons I am asking is that all trucking in Canada falls under provincial jurisdiction. It has federal applications at ports and airports, but provincial authorities govern it. I am thinking of the North Shore of Quebec, from Sept-Îles to Montreal where there is now some displacement or fungible transfer from the trucking industry to the tugs carrying woodchips and minerals, down to Trois-Rivières and Montreal, et cetera.

A problem is one falls under provincial jurisdiction and the other under federal jurisdiction, and some of these companies are trying to get the best advice from both governments. They do not seem to have that type of cooperation that you people would need.

There was a trucking item this week with Premier McGuinty and Premier Charest. We will not address the many issues they spoke about during their meeting. However, the premiers addressed the issue of compatibility of their information on trucking, because some truckers are allowed to do some things in one province and are not allowed to do them in the other province and that means they have to get two types of permits.

Again, it comes down to the fact that it would be nice to have north shore trading. Both governments in Canada seem to agree on east-west trading. What do you recommend that we recommend as far as that is concerned, the jurisdictional issue and the fungible issue between shipping and trucking?

**Mr. Cooper:** As you know, the federal government has constitutional authority over extra-provincial transportation, which would be transportation between provinces and across the international border.

**M. Cooper :** Je dois avouer, sénateur, que je ne suis pas du tout expert en la matière. C'est quelque chose dont on a parlé. Dans certaines régions, on a jugé qu'il s'agissait d'une solution envisageable. La question est de savoir si les volumes peuvent un jour atteindre un niveau significatif. Pourrions-nous disposer de suffisamment de navires de ces types et transportant suffisamment de fret pour que cela ait un effet réel, d'une façon ou d'une autre?

Si vous aimeriez en savoir davantage sur ce sujet, je pourrais vous fournir plus de renseignements.

**M. Lennox :** Si je songe au couloir Montréal-Toronto, encore une fois, comme M. Cooper l'a dit, le volume pourrait-il être significatif? Dans la plupart des cas, le fret est transporté par camion parce qu'il faut que la marchandise soit livrée avant le lendemain. Le transport maritime à courte distance pourrait-il être concurrentiel dans ce marché? Peut-être pas. Peut-être les gens du domaine envisagent-ils d'autres marchés. Comme M. Cooper, je ne suis pas expert en la matière.

**Le sénateur Dawson :** L'une des raisons pour lesquelles je pose cette question, c'est que tout le transport routier au Canada relève des provinces. Pour ce qui est des ports et des aéroports, le gouvernement fédéral s'occupe de certains aspects du transport, mais ce sont les autorités provinciales qui le régissent. Je songe à la Côte-Nord, au Québec, où, entre Sept-Îles et Montréal, il y a maintenant un certain déplacement ou transfert de marchandises fongibles du secteur du transport routier vers des remorqueurs qui transportent des copeaux de bois et du minerai, vers Trois-Rivières et Montréal, et cetera.

Le problème, c'est que l'un de ces moyens de transport est de compétence provinciale, tandis que d'autres relèvent du gouvernement fédéral, et certaines des entreprises qui effectuent le transport essaient d'obtenir les meilleurs conseils possibles de la part des deux gouvernements. Ils ne semblent pas obtenir le genre de collaboration dont les gens de votre domaine auraient besoin.

Les premiers ministres McGuinty et Charest ont tenu cette semaine une réunion au cours de laquelle ils ont abordé la question du camionnage. Nous n'allons pas parler ici des nombreuses questions qu'ils ont abordées. Cependant, ils ont discuté de la compatibilité de leurs renseignements sur le camionnage, parce que certains camionneurs ont le droit de faire certaines choses dans une province et pas dans l'autre, ce qui fait qu'ils doivent obtenir deux permis de types différents.

Encore une fois, cela nous ramène au fait qu'il serait intéressant de pouvoir faire des échanges nord-sud. Au Canada, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux semblent d'accord au sujet des échanges est-ouest. Que nous suggérez-vous de recommander à ce sujet, c'est-à-dire les questions de compétence et la question de la fongibilité relatives au transport maritime et au transport routier.

**M. Cooper :** Comme vous le savez, le gouvernement fédéral dispose de l'autorité constitutionnelle en ce qui concerne le transport en dehors des provinces, c'est-à-dire le transport interprovincial et international.



The delegation of the administration took place a number of years ago. Frankly, it is something that Transport Canada struggles with, that we struggle with as a national federation, to try to get harmonization and compatibility between those various federal regulations. I made mention of that earlier when we were talking about the driver issue.

In this particular case, I believe you are talking about a barge operation between Sept-Îles and Quebec City, which from the standpoint of the trucking industry operator would be a provincial operation, but when it gets on the St. Lawrence Seaway, it comes under federal jurisdiction. Is that the point you are making?

**Senator Dawson:** Yes.

**Mr. Cooper:** It is an interesting point, senator and I would like to look into it and get back to you. One of our associations is based in Montreal, as I mentioned at the outset. They do a lot of work with the Transports Québec and other organizations in the province of Quebec, and certainly, woodchip transportation is a big part of the transportation picture in that province.

“Fungibility” is probably more of an old petroleum industry term than anything else.

**Senator Oliver:** He likes the word a lot.

**Senator Dawson:** I learned something today.

**Mr. Cooper:** I like the word. I do not get to use it very much any more.

I am not sure whether a barge-type of operation falls under the strict definition of short sea shipping. However, those barges would carry the type of commodities that the railways would carry, and the railways excel in that type of shipping and we do not.

The trucking industry specializes and excels in relatively high value, lightweight materials — television sets and razor blades et cetera. When you are talking about transportation of grain and iron ore and all of those kinds of minerals, you would find that the majority of those items are transported by rail.

When you are talking about the bulk transportation of wood chips between two points in a province, if it makes sense for a barge to carry it, that is something worth looking into. I certainly will explore that in further depth, senator, and get back to you on that question.

**Senator Dawson:** Yesterday a witness suggested that maybe we should be using containers more often for grain because we would have more specialized grain going directly to the buyer and there would be less manipulation. Again, sometimes a container can go from a truck to train to a ship.

That intermodality is something we will have to recommend. At some point, we will have to say that concerning some of the provincial jurisdiction and some of the port and train

La délégation de l'administration a eu lieu il y a de nombreuses années. Sincèrement, je pense que c'est une difficulté à laquelle Transports Canada est confronté, à laquelle nous, comme fédération nationale, sommes confrontés : essayer d'harmoniser et de rendre compatibles ces différents règlements fédéraux. Je l'ai mentionné tout à l'heure lorsque nous avons parlé des chauffeurs.

Dans ce cas précis, je pense que vous parlez du transport par barge de Sept-Îles à Québec, qui, du point de vue des exploitants du secteur du transport routier, relève de la province, mais, lorsque le transport se fait par la Voie maritime du Saint-Laurent, il relève du gouvernement fédéral. Est-ce que c'est ce que vous vouliez dire?

**Le sénateur Dawson :** Oui.

**M. Cooper :** C'est intéressant, sénateur, et j'aimerais me renseigner là-dessus et vous en reparler. L'une de nos associations a son siège à Montréal, comme je l'ai mentionné au début de la réunion. Elle travaille beaucoup avec Transports Québec et avec d'autres organisations de la province, et, assurément, le transport de copeaux de bois est un élément important du transport dans cette province.

« Fongibilité » est probablement plus un vieux terme de l'industrie du pétrole que quoi que ce soit d'autre.

**Le sénateur Oliver :** Il aime bien le mot.

**Le sénateur Dawson :** J'ai appris quelque chose aujourd'hui.

**M. Cooper :** J'aime le mot. Il est rare que je puisse l'employer maintenant.

Je ne sais pas si le transport par barge répond à la définition du transport maritime à courte distance au sens strict. Cependant, les barges en question serviraient à transporter le genre de marchandises que transporteraient les trains; or, les chemins de fer ont toujours excellé dans le transport de ce type, ce qui n'est pas notre cas.

L'industrie du camionnage se spécialise, et excelle, dans le transport de matières légères d'une valeur relativement élevée — des téléviseurs, des lames de rasoir et ainsi de suite. Quand il est question de transporter des céréales et du minerai de fer et toutes les matières de cette nature, on constate que cela se fait par train dans la majorité des cas.

Quand il est question de transporter en vrac des copeaux de bois entre deux lieux à l'intérieur d'une même province, si le transport par barge est logique, c'est une option qu'il y a lieu d'envisager. Je vais certainement explorer la question plus à fond, sénateur, et je vous reviendrai là-dessus.

**Le sénateur Dawson :** Hier, un témoin a affirmé que nous devrions peut-être utiliser plus souvent des conteneurs à grain, car ce serait une façon d'acheminer directement à l'acheteur des grains spécialisés en grande quantité. Il y aurait ainsi moins de manipulation. Encore une fois, il arrive qu'un conteneur passe du camion au train, puis au bateau.

Le transport intermodal est une option que nous devons recommander. À un moment donné, il faut dire à propos de certaines questions de compétence provinciale et de certaines

responsibilities, the cooperation is not strong enough. We will have to comment that where there could be better intermodality, it is not happening. We talked about interprovincial cooperation and it seems to me that it is certainly one of the priorities.

On another subject, you talked about export companies. How would you compare your relationship with containers and the people who receive containers on the export side versus the import side, when you are exporting car pieces or grain? How different is it when importing containers concerning security and risk management?

**Mr. Cooper:** Are you talking primarily about marine containers?

**Senator Dawson:** I am referring to export containers versus import containers.

**Mr. Lennox:** I am not sure that I can give you a very good answer to that, senator. We would pick up containers either at a bulk facility or at an individual shipper and move them to a port terminal. We would be required to comply with whatever security requirements are there. Typically, they would be applied against the driver to ensure that they he or she has the right to be there. The same would go, as far as I can tell, on movements out of the port. Our drivers require usually identification cards to access port property. Forgive me, but I cannot think of a specific difference in terms of how we would handle that movement.

**Senator Dawson:** There would not be any difference as far as how they are treated whether they are sending out a container or going to get one.

**Mr. Lennox:** No, I am not aware of any difference.

**Mr. Cooper:** One interesting point is the difference between a hypothetical container ship leaving Hong Kong and coming to Seattle, and another leaving Hong Kong and coming to Vancouver. We discussed the difference in the transshipping by road from Vancouver to Los Angeles. This is what started us thinking about whether we are doing a good job in terms of risk management and risk assessment when it comes to marine transportation and marine container transport in particular. The container ships — and you may know the numbers better than I do — hold thousands of containers.

As we mentioned in our written brief, those containers are subject to pre-lading requirements in some cases in both Canada and the U.S. In some cases, no load orders can be issued to the originating country whereby a container, which has not passed muster for one reason or another, would not be allowed to come to the shores of either Canada or the U.S. Once they arrive at the port, they are subject to some further inspection in some cases, if

responsabilités quant aux ports et aux trains que la coopération existante est insuffisante. Nous devons dire que le transport intermodal pourrait être amélioré; ça ne se fait pas. Nous avons parlé de coopération entre les provinces, et il me semble que c'est certainement là une des priorités.

Sur un autre sujet : vous avez parlé des sociétés exportatrices. À titre de comparaison, quelle est votre expérience des conteneurs et des gens qui reçoivent les conteneurs pour l'exportation par rapport à l'importation, lorsque vous exportez des pièces d'automobile ou des céréales? Comment cela diffère-t-il de l'importation de conteneurs du point de vue de la sécurité et de la gestion des risques?

**M. Cooper :** Parlez-vous d'abord et avant tout de conteneurs maritimes?

**Le sénateur Dawson :** Je parle de conteneurs d'exportation par rapport aux conteneurs d'importation.

**M. Lennox :** Je ne suis pas sûr de vous donner une très bonne réponse à cela, sénateur. Nous prenions les conteneurs à une installation de vrac ou chez un transporteur particulier pour les transporter vers un terminal portuaire. Là, nous devons nous plier aux exigences applicables en matière de sécurité. Le plus souvent, c'était le conducteur : on voulait s'assurer qu'il avait le droit d'être là. Autant que je sache, la même règle s'appliquait aux cargaisons quittant le port. D'habitude, nos conducteurs doivent être munis d'une carte d'identité pour entrer sur les installations du port. Je m'excuse, mais je n'arrive pas à penser à une différence particulière en ce qui concerne notre façon de prendre en charge le transport en question.

**Le sénateur Dawson :** Il n'y aurait pas de différence de traitement entre le conteneur qui s'en va et celui qui arrive.

**M. Lennox :** Non, je ne suis pas au fait d'une différence qu'il pourrait y avoir.

**M. Cooper :** Ce qui est intéressant, c'est la différence entre un porte-conteneurs hypothétique qui part de Hong Kong à destination de Seattle et un autre qui, lui, part de Hong Kong à destination de Vancouver. Nous avons discuté de la différence qui existe en ce qui concerne le transbordement par route de Vancouver à Los Angeles. C'est pourquoi nous nous sommes mis à nous demander : est-ce que nous faisons un bon travail du point de vue de la gestion des risques et de l'évaluation des risques en ce qui concerne le transport maritime et le transport de conteneurs maritime en particulier? Les porte-conteneurs —vous connaissez peut-être mieux que moi les statistiques — transportent des milliers de conteneurs.

Comme nous le mentionnons dans notre mémoire, les conteneurs en question sont assujettis aux exigences préalables au chargement dans certains cas au Canada aussi bien qu'aux États-Unis. Dans certains cas, aucune commande de chargement ne peut être émise au pays d'origine : le conteneur qui n'est pas jugé conforme pour une raison ou une autre n'aurait pas le droit d'aboutir au Canada ou aux États-Unis. Une fois le navire au



something might have been flagged on the pre-arrival system. I think VACIS is the process that is used.

**Mr. Lennox:** They have employed VACIS machines at Canadian ports. These systems can examine the inside of the container. They still do some manual examination as well: they use dogs, and they actually look at containers that are of particular interest; but yes, they use VACIS.

**Mr. Cooper:** Would it be a safe assumption that when you have a container ship with its many thousands of containers which have been subject to pre-arrival, pre-lading notification, it is not likely that too many of those thousands of containers will be physically inspected.

What is interesting is when they are off-loaded from the ship and on-loaded to a container chassis for furtherance into the United States, they are subject to yet a further pre-notification process. They may not be physically inspected at the border, but as I understand the situation, that container, once it is in the land transportation system, is treated as a good and is subject to the pre-arrival notification process to enter into the United States. Am I accurate in that?

**Mr. Lennox:** Yes, that is correct. There is some joint targeting that goes on as well for these containers moving through Canada into the U.S. and vice versa. The idea there, and it makes perfect sense to me, is we do not want both governments examining the same container. It does not make a lot of sense.

Even though when I spoke earlier, I mentioned that once the container arrives in Canada, another manifest has to be prepared to move that container into the United States, under these joint targeting arrangements, hopefully — I do not have any specific evidence — those containers are not being examined twice. It would not make a lot of sense if Canada and the U.S. are both looking at same container.

**Mr. Cooper:** What is interesting is whether there is a physical examination of that hypothetical container from Hong Kong. We know that once the same type of container ship arrives at the Port of Seattle and goes through the necessary screening, it is on its way to Michigan or New York or Arizona. We are not as heavily involved in container transportation as in certain other types of transportation across the border, but to the extent that we can be sure that the people that are doing this kind of work are focusing on risk, I think that is probably about as good as it gets at this stage in the game. Of course, the overall exposure is enormous when you consider the number of container ports and the number of containers in North America.

**Senator Zimmer:** Just yesterday, we had a witness that said security would always trump trade at the U.S. border. Given that

port, it is assujéti à d'autres inspections dans certains cas, si le système d'analyse préalable à l'arrivée a détecté quelque chose. Je crois que c'est le système VACIS qui est employé.

**M. Lennox :** On a employé les machines du VACIS dans les ports canadiens. Ce sont des systèmes qui examinent l'intérieur du conteneur. Il y a encore une inspection physique, de même : on a recours à des chiens, et on examine vraiment les conteneurs qui présentent un intérêt particulier; tout de même, oui, on emploie le VACIS.

**M. Cooper :** Risque-t-on de se tromper en affirmant que, dans la mesure où un porte-conteneurs qui porte des milliers de conteneurs qui ont été assujettis à un avis avant l'arrivée, avant l'embarquement, ce ne sera probablement pas un très grand nombre des milliers de conteneurs en question qui sera assujéti à l'inspection physique.

Ce qui est intéressant, c'est qu'une fois débarqués du navire et chargés à bord d'une remorque porte-conteneurs pour poursuivre leur route aux États-Unis, ils sont sujets à un autre processus d'avis préalable. Ils ne font peut-être pas l'objet d'une inspection physique à la frontière, mais, si je comprends bien, une fois qu'ils se trouvent dans le réseau de transport terrestre, ils sont assimilés à un bien et sont assujettis au processus d'avis préalable à l'arrivée, avant d'entrer aux États-Unis. Ai-je bien saisi la situation?

**M. Lennox :** Oui, c'est cela. Les conteneurs qui partent du Canada à destination des États-Unis et inversement font l'objet d'un ciblage conjoint. L'idée — et cela me paraît parfaitement logique —, c'est que nous ne voulons pas que les deux gouvernements examinent le même conteneur. Ça n'aurait pas beaucoup de sens.

Même si j'ai dit tout à l'heure qu'une fois le conteneur arrivé au Canada, il faut préparer un autre manifeste pour l'acheminer aux États-Unis, conformément aux ententes de ciblage conjoint dont il est question, et il est à espérer — je n'ai pas d'information précise là-dessus — que les conteneurs en question ne sont pas examinés deux fois. Il ne serait pas très logique que le Canada et les États-Unis examinent tous les deux le même conteneur.

**M. Cooper :** Ce qui est intéressant, c'est de savoir s'il y a une inspection physique du conteneur hypothétique qui est parti de Hong Kong. Nous savons que, une fois qu'un porte-conteneurs du même genre arrive au port de Seattle et fait l'objet des examens nécessaires, voilà que les marchandises partent pour le Michigan ou New York ou l'Arizona. Nous ne touchons pas tant au transport de conteneurs qu'à d'autres types de transport transfrontalier, mais dans la mesure où nous pouvons nous assurer que les responsables de ce travail tiennent compte du risque, à mon avis, nous ne pouvons probablement faire mieux pour l'instant. Bien entendu, le taux d'exposition global est énorme, si on tient compte du nombre de ports à conteneurs et du nombre de conteneurs qu'il y a en Amérique du Nord.

**Le sénateur Zimmer :** Tout juste hier, nous avons accueilli un témoin qui a affirmé que la sécurité aurait toujours préséance sur

fact, it is our job as a government and yours as an industry to find ways to best deal with these ever-increasing security measures.

I know you advocate having one security ID card — Mr. Lennox touched on that — instead of several different ones, which seems to make perfect sense. You also say that participation would be required where the risk warranted it and not across the board.

What is the problem with issuing one security card? It seems to me that this would make sense and eliminate complications. What are your thoughts on that alternative?

**Mr. Lennox:** In terms of issuing one card across the board, the basic problem we face is that immediately post-9/11, there was this Canada-U.S. shared border accord. Under that accord, which had many good items in it, came the FAST program, which required drivers to go through a criminal and immigration check in order to obtain the card. In addition, drivers were exposed to a check on any customs violations. A person can be denied a card or have his or her card revoked if he or she has brought in extra cigarettes or whatever the case may be. They are actually looking at customs. You now say to yourself, “This guy will go on to port property; why should not the FAST card suffice?” Or “This guy cannot get a FAST card because he has committed some customs offence,” for example, he has smuggled some cigarettes in the cab of his truck. How does that materially affect whether or not he will commit some sort of act such as a security breach at the Port of Vancouver?

All these cards were developed for specific purposes. Once you have them out there in the marketplace — and, right now we are probably approaching 100,000 FAST cards if you include Canada and the United States — undoing that becomes difficult. From customs’ point of view, they believe that is fundamental. They do not want people going across the border in their FAST program that is meant to be an elite, low-risk program. These are the sorts of issues that we face in coming up with a single card. I am not quite sure exactly how we will ever get to that stage.

Maybe could I say a few words now about the approach of the U.S. I know I said some critical things about this transportation worker identity credential, but philosophically it makes a lot of sense. The idea is an individual who must have access to a transportation facility, whether it is a port, an airport or a rail hub, will have his or her security checked. They will then obtain a

le commerce à la frontière américaine. Étant donné ce fait, il nous appartient, à nous, au gouvernement, et à vous, au sein de l’industrie, de trouver des façons de mieux composer avec les mesures de sécurité toujours plus nombreuses qui sont mises en place.

Je sais que vous préconisez le recours à une carte d’identité unique pour la sécurité — M. Lennox en a touché un mot — plutôt que de plusieurs documents différents, ce qui me paraît parfaitement logique. Vous dites également que la participation serait exigée dans la mesure où le risque le justifie, que ce ne serait pas une mesure universelle.

En quoi l’émission d’une seule et unique carte de sécurité pose-t-elle des difficultés? Il me semble que ce serait logique et que ça éliminerait les complications. Que pensez-vous de cette option?

**M. Lennox :** Pour ce qui est de produire une seule carte, la difficulté fondamentale réside dans le fait que, tout juste après le 11 septembre, un accord canado-américain sur la frontière commune a été conclu. Cet accord, qui comporte bon nombre d’avantages, a servi à instaurer le programme EXPRES, qui fait que les conducteurs souhaitent obtenir la carte ont dû se soumettre à une vérification de leurs antécédents du point de vue criminel et de l’immigration. De plus, une vérification des cas passés de transgression des règles de douane a également été effectuée. Le conducteur peut se voir refuser une carte ou encore faire révoquer la carte qu’il a déjà dans la mesure où il a déjà transporté des cigarettes de trop ou je ne sais quoi encore. Les gens regardent ce qui s’est passé à la douane. Maintenant, vous vous dites : « Ce type va entrer sur le terrain du port; pourquoi est-ce que la carte du programme EXPRES ne suffit pas? » Ou encore : « Ce type ne peut obtenir une carte du programme EXPRES parce qu’il a commis quelque infraction aux règles douanières », par exemple il a passé en contrebande des cigarettes dans la cabine de son camion. En quoi cela influe-t-il sur le fait de savoir s’il va commettre ou non une transgression des règles de sécurité au port de Vancouver?

Toutes ces cartes ont été conçues à des fins précises. Une fois que vous les avez produites — et, en ce moment, on approche probablement de la centaine de milliers de cartes du programme EXPRES en comptant les États-Unis et le Canada —, il devient difficile de faire marche arrière. Les responsables des douanes y voient quelque chose de fondamental. Ils ne veulent pas que les gens traversent la frontière au moyen de leur programme EXPRES qui est censé être un programme à faible risque pour une élite. C’est le genre de question que nous devons prendre en considération en envisageant le recours à une carte unique. Je ne sais pas très bien comment nous allons faire pour en arriver à ce stade.

Maintenant, je pourrais peut-être parler brièvement de l’approche américaine. Je sais que j’ai formulé des critiques à propos du transportation Worker Identity Credential, mais, d’un point de vue théorique, c’est très logique. L’idée, c’est que la personne qui doit avoir accès à une installation de transport, qu’il s’agisse d’un port, d’un aéroport ou d’un carrefour ferroviaire,



card issued by the United States Department of Homeland Security. That is one card that will grant them access throughout the transportation system.

To have that sort of system which would also allow an individual to cross the border into the United States would make a lot of sense. Given that we have already gone this far down the road with FAST for five years, it might be difficult to undo that. I wish we could, though.

**Senator Zimmer:** If all truck drivers were required to obtain the security ID card, what impact would it have on the current worker shortage in the trucking industry?

**Mr. Lennox:** It all depends on the criteria they establish to obtain the security card. If the government takes the attitude that everyone who has committed a criminal offence no matter how far back is a threat to national security, then you will have real problems. You will exacerbate that problem of driver shortage. If, on the other hand, they take a more holistic approach like they do with the transportation security clearance and say, "He may have done something, but is that individual truly a threat to national security," that is a much better approach. We could probably live with that approach as opposed to the former approach.

**Senator Zimmer:** The litmus test would be is it a hanging offence. I think that is the question.

**Mr. Cooper:** If you are talking about cross-border transportation, I mentioned in my remarks earlier about how difficult it is, in many cases, to retain drivers in the industry. Certainly, the complications of crossing the border have not helped. That said, however, a driver with a criminal record cannot get into the United States in most cases now anyway: We have that part of it licked.

As Mr. Lennox said earlier, when the so-called TWIC card concept was being discussed, we were in Washington that day talking with the transportation security administration people. They were ruminating about this TWIC card. The vision was that at some point every transportation worker in the United States would have a card. They were wondering how to ensure that the drivers did not have criminal records.

In some parts of the United States, for example, some of the trucking companies who are looking for drivers actually hire them from jails — on their way out, obviously. These are the same people who, in many cases, end up with long and positive driving careers; that is, 25, 30 or 40 years of accident-free driving and all those good stories that you hear about.

If you are talking about national security, as Mr. Lennox has mentioned, how do you marry those imperatives with the imperatives of just making sure that every transportation worker has a card? For example, in the United States, how do

sera soumise à une vérification de sécurité. Par la suite, elle peut obtenir une carte émise par le Department of Homeland Security des États-Unis. C'est une carte d'accès pour l'ensemble du réseau de transport.

Une formule de ce type permettant à la personne de se rendre aux États-Unis serait très logique. Comme nous en sommes déjà très loin avec le programme EXPRES, qui existe depuis cinq ans, il serait peut-être difficile de faire marche arrière. J'aimerais bien qu'on puisse le faire, par contre.

**Le sénateur Zimmer :** Si tous les conducteurs de camion sont contraints d'obtenir la carte d'identité pour la sécurité, quel en serait l'effet sur l'actuelle pénurie de travailleurs dans l'industrie du camionnage?

**M. Lennox :** Cela dépend des critères qu'on établit pour ce qui est d'obtenir la carte en question. Si le gouvernement pose en principe que quiconque a déjà commis un acte criminel, si loin que cela puisse être dans le passé, est une menace pour la sécurité nationale, il y aura des difficultés réelles. La pénurie de conducteurs s'aggraverait. Si, par contre, on adopte une approche plus globale comme pour les autorisations de sécurité dans le transport et que l'on dit : « il a peut-être déjà commis un acte criminel, mais est-ce qu'il est vraiment une menace pour la sécurité nationale? », ce serait là une approche nettement plus judicieuse. Nous nous accommoderions probablement mieux de cette approche que de la première.

**Le sénateur Zimmer :** Il faudrait savoir si c'est un crime impardonnable : ce serait là le facteur déterminant. Voilà la question, à mon avis.

**M. Cooper :** En parlant de transport transfrontalier, dans ma déclaration préliminaire, j'ai mentionné à quel point il est difficile, dans bon nombre de cas, de garder les conducteurs au sein de l'industrie. Certes, les complications que l'on rencontre en traversant la frontière n'ont pas aidé les choses. Cela dit, tout de même, le conducteur qui a un casier judiciaire ne peut entrer aux États-Unis dans la plupart des cas maintenant, de toute manière. Cet aspect de la question, nous l'avons réglé.

Comme M. Lennox l'a dit plus tôt, au moment des discussions sur le concept de carte TWIC... ce jour-là, nous discutons à Washington avec les responsables administratifs de la sécurité des transports. Ils étudiaient ce projet de carte TWIC. D'après l'idée qu'ils s'en faisaient, à un moment donné, chaque travailleur des transports aux États-Unis serait muni d'une carte. Ils se demandaient comment faire pour s'assurer que les conducteurs n'avaient pas de casier judiciaire.

Dans certaines régions des États-Unis, par exemple, certaines entreprises de camionnage recrutent directement des prisonniers — à la sortie de la prison, évidemment. Ce sont les mêmes gens qui, dans bien des cas, finissent par avoir un bilan positif sur une longue durée, c'est-à-dire, 25, 30 ou 40 ans de conduite sans accident, et toutes les belles histoires dont on entend parler.

En parlant de sécurité nationale, comme M. Lennox l'a mentionné, comment fait-on pour concilier ces impératifs-là avec la simple nécessité de s'assurer que chaque travailleur des transports est muni d'une carte? Par exemple, aux États-Unis,

you ensure they are part of the TWIC program, starting with the ports? We do not know where the next one will be. I suppose to some extent it will depend on how well it works at the port. You can see, perhaps, the wisdom of having a TWIC to access a refinery installation, or a nuclear plant, or a dam, or those kinds of critical infrastructures, but is it necessary to have one to go into the Kellogg plant in Battle Creek? That is a different story, perhaps.

These are the difficult questions that governments and industry on both sides of the border and, indeed, internationally must be asking. Coming back to that acid test, are we coming back to the right kind of risk management or are we trying to cover everyone?

**Senator Merchant:** I live in Regina. You said that you had an office in Regina. Is that just good fortune for us or is there a reason that you have an office in Regina? I do not know anything about it. I would like to find out about it.

**Mr. Cooper:** The reason, senator, is that the provincial association offices typically are in the provincial capitals.

**Senator Merchant:** You have one in every province?

**Senator Oliver:** No, Halifax does not have such an office.

**Mr. Cooper:** That is correct. In my opening remarks, I believe I described them as provincial and regional associations. Every province has one, except for the Atlantic provinces, which has one based in Moncton to cover four provinces. The reason Moncton was chosen is because it is a bit of a transportation hub.

**Senator Merchant:** What federal policy changes does the *Trucking and Made in Canada Clear Air Act and Action Plan* call for and how will these policy changes help the trucking industry achieve greater efficiency and increase capacity for containerized freight transport?

**Mr. Cooper:** It may be somewhat difficult to address that question in the context strictly of container transport. However, let me make some general comments. As it turns out, my colleagues appeared last evening before the House of Commons Standing Committee on Finance and dealt with the successor to the made-in-Canada clean air act proposals that we made a couple of years ago.

There is a new concept called Enviro Truck. This is a Canadian concept modeled largely on the U.S. SmartWay Transport Partnership, which is under the auspices of the Environmental Protection Agency. In essence, the Enviro Truck concept helps to expand into the marketplace the use of the 2007 and later truck engines which are the ultra clean engines. We had an event across the river about a month ago. We tried to have it on Parliament

comment s'assurer que le travailleur adhère au programme TWIK, à commencer par ceux des ports? Nous attendons de savoir si ça s'appliquera la prochaine fois. Je présume que, dans une certaine mesure, cela va dépendre du degré de succès obtenu au port. Vous voyez peut-être en quoi il est intéressant d'avoir une carte TWIK pour l'accès à une raffinerie, à une centrale nucléaire ou à un barrage hydroélectrique, les infrastructures capitales de cette nature, mais est-ce nécessaire pour entrer sur le terrain de l'usine Kellogg à Battle Creek? C'est peut-être une tout autre histoire.

Ce sont les questions difficiles que doivent se poser le gouvernement et l'industrie de part et d'autre de la frontière, et, de fait, les acteurs sur la scène internationale. Pour revenir à la question du facteur déterminant, notre idée est-elle de revenir à la bonne forme de gestion des risques ou encore essayons-nous de couvrir tout le monde?

**Le sénateur Merchant :** J'habite Regina. Vous avez dit que vous aviez un bureau à Regina. Sommes-nous simplement chanceux ou est-ce qu'il y a une raison à cela? Je n'en sais rien. J'aimerais savoir ce qu'il en est.

**M. Cooper :** C'est parce que les bureaux provinciaux de l'association se trouvent le plus souvent dans la capitale de la province, madame.

**Le sénateur Merchant :** Vous en avez un dans chaque province?

**Le sénateur Oliver :** Non, Halifax n'a pas de ce genre de bureau.

**M. Cooper :** Vous avez raison. Dans ma déclaration préliminaire, je crois avoir traité des associations provinciales et régionales. Chaque province a un bureau, sauf pour les provinces de l'Atlantique, où un seul bureau, à Moncton, s'occupe des quatre provinces. La raison pour laquelle Moncton a été choisie, c'est qu'il s'agit en quelque sorte d'un carrefour.

**Le sénateur Merchant :** Quelles sont les modifications de la politique fédérale envisagées dans le document *Plan d'action pour une Loi canadienne sur la qualité de l'air* et en quoi les modifications en question vont-elles aider l'industrie du camionnage à en arriver à une plus grande efficacité et à accroître sa capacité sur le plan du transport conteneurisé des marchandises?

**M. Cooper :** Il serait peut-être un peu difficile de se pencher sur cette question dans le seul contexte du transport conteneurisé. Tout de même, permettez-moi de formuler quelques observations générales. Il se trouve que mes collègues ont témoigné hier soir devant le Comité permanent des finances de la Chambre des communes et ont traité de la loi qui doit remplacer le projet canadien de loi sur la qualité de l'air présenté il y a quelques années.

Il existe un nouveau concept baptisé Enviro Truck. C'est un concept canadien qui s'inspire largement du SmartWay Transport Partnership américain, lequel relève de l'Environmental Protection Agency. Essentiellement, le concept d'Enviro Truck sert à mieux implanter sur le marché les moteurs de camion de 2007, et des années suivantes, qui sont des moteurs ultra propres. Nous avons organisé une activité de l'autre côté de la rivière il y a



Hill but trucks are no longer allowed on the Hill. We held the even at the Hull marina. Brian Jean, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, held performed a while glove test on one of the trucks. He held his gloved hands over the exhaust pipe for 30 or 40 seconds and the gloves came away perfectly clean. These clean engines are quite remarkable in terms of their emission performance. Of course, that is coupled with the new ultra low sulphur diesel fuel. That is part of Enviro Truck, and that is part of the U.S. SmartWay Transport Partnership.

The other part of this program has to do with fuel efficiency. How can we use principally aerodynamics but not exclusively aerodynamics in both the manufacture of the power unit, the tractor and the trailer in terms of fairings, what are sometimes referred to as boat tails or whale tails, which are aerodynamic deflectors, trailer skirts which go along the bottom, as the name would suggest, all to cut down wind resistance? Much of this work has developed over the years in conjunction with academic institutions in Canada, the U.S. and internationally, and the fuel reduction efficiencies in this type of equipment are really quite remarkable.

We have discussed this with the government. Certainly there is some attraction to it from a government policy standpoint and from an industry operational standpoint. There are some efficiencies to be derived, but this equipment is not cheap. Looking at some precedents from three years ago perhaps, the government had an incentive program for what are called auxiliary power units which heat and cool truck cabs without having to have the engine running. There was a good healthy subsidy available for that, and the take-up was quite significant. Again, I apologize for not having the numbers off the top of my head, but we can get that for you.

We are essentially saying to the government that this Enviro Truck concept is the way of the future. We do not want those old trucks belching up black smoke on the highways. Part of the Enviro Truck concept is a different type of tire, a super single or a wide-based low rolling resistance tire. The tires have significant environmental benefits. We have said that if the government can partner with the trucking industry in some way, through tax credits, incentives and various other fiscal mechanisms that it has at its disposal, our belief is that it will help in the market penetration of this type of equipment. The trucking industry and road transportation in general is criticized for its environmental footprint. Our view, and the view of experts we have engaged to work with us on this in the U.S. government, the private sector and in academia, is that this is the most effective way for the industry to reduce its environmental footprint, both

un mois environ. Nous voulions faire cela sur la colline du Parlement, mais les camions ne peuvent plus y circuler. Nous avons organisé l'événement à la marina de Hull. Brian Jean, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, y a soumis un des camions au test du gant blanc. Il a enfilé des gants et a mis ses mains au-dessus du tuyau d'échappement pendant 30 ou 40 secondes. Après, les gants étaient tout à fait propres. Les moteurs « propres » en question sont tout à fait remarquables pour ce qui est des émissions. Bien entendu, c'est un nouveau combustible diesel à teneur ultra faible en soufre qui est employé. Cela fait partie d'Enviro Truck, tout comme du SmartWay Transport Partnership aux États-Unis.

L'autre partie du programme en question porte sur le rendement du carburant. Comment pouvons-nous profiter de l'aérodynamique, mais pas seulement de l'aérodynamique, pour fabriquer l'unité motrice, le tracteur et la remorque du point de vue du carénage, soit des déflecteurs aérodynamiques, des jupes de remorques qui se trouvent au bas du véhicule, comme le nom l'évoque, tout cela pour réduire la résistance du vent? Une bonne part du travail effectué à ce sujet au fil des ans s'est fait de concert avec des établissements d'enseignement au Canada, aux États-Unis et ailleurs, et l'amélioration du rendement du carburant pour ce genre de matériel, en vérité, est tout à fait remarquable.

Nous en avons discuté avec le gouvernement. Certes, ça présente un intérêt du point de vue de la politique gouvernementale et du point de vue du fonctionnement de l'industrie. Il y a des gains en efficacité qui peuvent en être tirés, mais le matériel en question n'est pas donné. Si on regarde les précédents d'il y a trois ans peut-être, on voit que le gouvernement appliquait un programme incitatif portant sur ce qui s'appelle les unités motrices auxiliaires, qui servent à chauffer ou à rafraîchir la cabine sans que le moteur ait à tourner. Il y avait une très bonne subvention pour cela, et bon nombre des intéressés ont adopté la chose. Encore une fois, je m'excuse de ne pas connaître les chiffres par cœur, mais, si vous le voulez, nous pouvons vous les transmettre.

Essentiellement, nous disons au gouvernement que le concept d'Enviro Truck est la voie à prendre pour l'avenir. Nous ne voulons pas que les vieux camions crachent leur fumée noire le long des routes. Le concept Enviro Truck comporte notamment un type de pneu différent — un pneu unique ou un pneu à bande large à faible résistance au roulement. Les pneus présentent d'importants avantages sur le plan environnemental. Nous avons dit que dans la mesure où le gouvernement peut agir en partenariat avec l'industrie du camionnage, d'une façon ou d'une autre, par l'entremise de crédits d'impôt, de mesures incitatives ou d'autres mécanismes financiers à sa disposition, le taux de pénétration du marché de ce type de matériel peut s'améliorer à notre avis. La mauvaise empreinte écologique de l'industrie du camionnage et de l'industrie des transports routiers en général fait l'objet de critiques. Selon nous, et selon les experts

on pollution-causing emissions as well as greenhouse gas emissions.

**Senator Johnson:** Tell me about your Enviro Truck. How many do you have on the road?

**Mr. Cooper:** I cannot give you an exact number, but the number is small, for several reasons. One reason is that these vehicles are more expensive than their predecessor vehicles, quite considerably more expensive. They are more expensive for a couple of reasons, one of which is the engine technology and another reason is the new aerodynamic modelling of the vehicles, which obviously requires tooling and so forth. There is a cost issue involved.

**Senator Johnson:** How costly are they? Nothing is more important than the environment.

**Mr. Lennox:** We talk about the \$8,000 to \$10,000 range. I am sorry I cannot remember the number off the top of my head, but we get monthly statistics on class 8 truck sales. It would probably be in the low tens of thousands actually on the road right now. I would be happy to follow up and send you the latest data.

**Senator Johnson:** Where are they manufactured?

**Mr. Cooper:** It is a requirement now, through the EPA regulation that this is the standard. A range of manufacturers produces this product including Freightliner, Mack and International.

The other thing worth noting, senator, is that we talked about an incentive program that we are currently discussing with the government. One thing that we want to try to do through such an incentive program is not so much provide huge operating subsidies to the industry but rather to send a signal of partnership that the government is interested in helping out the trucking industry as it struggles through a difficult economic time. You are no doubt aware of how important exports are to our industry. Certainly, in Central Canada the manufacturing base and its difficulties over the past couple of years in particular with the export market are showing up. These trucks do not last forever; they put on a lot of miles and kilometres.

**Senator Johnson:** How does it compare in the United States or Europe where these vehicles are used? Are they all converting into this kind of vehicle?

**Mr. Cooper:** I think the situation in Europe is different. I will not comment further on that. We can provide you with information on that situation. What we are talking about here in terms of the EPA regulations with respect to both the engines and the fuel quality is a North American standard. You will not

que nous avons engagés pour étudier cette question au gouvernement américain, dans le secteur privé et dans le monde universitaire, il s'agit de la façon la plus efficace pour l'industrie de réduire son empreinte écologique, du point de vue des émissions de substances polluantes aussi bien que les émissions de gaz à effet de serre.

**Le sénateur Johnson :** Parlez-moi d'Enviro Truck. Combien de ces camions utilisez-vous en ce moment?

**M. Cooper :** Je ne saurais vous donner le nombre exact, mais il est faible, pour plusieurs raisons. Une des raisons, c'est que les véhicules en question sont plus coûteux que les véhicules précédents, nettement plus coûteux. Ils sont coûteux pour quelques raisons, dont la technologie du moteur et aussi le nouveau modelage aérodynamique des véhicules, qui, évidemment, suppose d'utiliser un certain type d'usinage et ainsi de suite. Il y a la question des coûts qui entre en jeu.

**Le sénateur Johnson :** Quel est le prix demandé? Rien n'est plus important que l'environnement.

**M. Lennox :** C'est entre 8 000 et 10 000 \$. Je m'excuse de ne pas connaître le chiffre par cœur, mais nous obtenons quand même des statistiques mensuelles sur les ventes de camion de la classe 8. Ça dépasse probablement un peu les cinq chiffres en ce moment. Je serai heureux de noter la question et de vous envoyer plus tard les données les plus récentes.

**Le sénateur Johnson :** Où est-ce qu'on les fabrique?

**M. Cooper :** C'est maintenant une exigence, du fait de la réglementation de l'EPA; c'est une norme. Plusieurs fabricants s'en chargent, notamment Freightliner, Mack et International.

L'autre fait qu'il vaut la peine de noter, madame le sénateur Johnson, c'est qu'il a été question d'un programme incitatif dont nous discutons actuellement avec le gouvernement. Un des trucs que nous voulons essayer, grâce à un programme incitatif de cette nature, c'est l'idée de subventions au fonctionnement qui ne sont pas si grandes pour l'industrie, mais plutôt qui signalent l'existence d'un partenariat auquel participe le gouvernement pour aider l'industrie du camionnage à passer au travers d'une période de difficultés économiques. Vous êtes sûrement au fait de l'importance des exportations pour notre industrie. Certes, dans l'ensemble du Canada, les problèmes de l'assise manufacturière et les difficultés connues par les entreprises qui en font partie depuis quelques années commencent à produire des effets. Les camions en question ne durent pas éternellement; ils accumulent des milles et des kilomètres.

**Le sénateur Johnson :** Quelle est la situation aux États-Unis ou en Europe, où on utilise ces véhicules? Est-ce qu'on s'y convertit?

**M. Cooper :** À mon avis, la situation n'est pas la même en Europe. Je ne saurais en dire plus. Nous pouvons vous donner des renseignements sur cette situation-là. Ce dont il est question ici, du point de vue de la réglementation de l'EPA touchant à la fois les moteurs et la qualité du carburant, c'est d'une norme



see, for example, a new truck only being able to be sold in the United States, and an old new truck, a new truck with an old engine, would not be sold in Canada if it were not sold in the U.S.

We think we have a solution that works. It is proven. Certainly in terms of air quality, the emissions test I referred to earlier, that is proven. The aerodynamic performance and the fuel efficiency performance are proven.

**Senator Johnson:** You say that if your Canadian fleet of 294,000 trucks were to adopt a package of energy efficiency technologies, it would save 4.1 billion litres of fuel and reduce emissions by 11.5 million tonnes of GHG per year. Those are huge numbers. You could also take 64,000 class 8 trucks off the road or 2.6 million cars. How fast can you get that done?

**Mr. Cooper:** That is the \$64,000 question. One thing we are attempting to do in discussions with several branches of government, including the Transport Canada, Finance Canada, Natural Resources Canada and so forth, is to try to find a way that we avoid another pre-buy. This happened in 2006 as in 2007. The vehicles which became more expensive came into the marketplace. There was a pre-buy, so now we have a bunch of relatively recent but older technology vehicles on the road. We want to ensure that there is sufficient incentive for the industry, notwithstanding the difficult time it is working through, to start considering some of these devices. We want the industry to consider a new truck or add-on equipment for aerodynamics and retrofit and so forth, so that it does not delay those decisions and we end up not taking advantage of the numbers you are talking about.

**Senator Johnson:** As we could have this discussion for hours, I will move on.

**Mr. Cooper:** It is an interesting topic.

**Senator Johnson:** Do you have any electric trucks?

**Mr. Cooper:** There are some hybrid trucks.

**Mr. Lennox:** Some of the courier companies are experimenting with hybrid trucks.

**Senator Johnson:** The electric car will be on the road in the next five years.

I am fascinated by your manpower issues, not only just the number of drivers you need but also where you find them. What kind of testing and qualifications do they need, and are they environmentally conscious?

**Mr. Cooper:** The problem with this, senator, is what I referred to earlier as a skills shortage as opposed to a driver shortage. It is relatively simple to get a commercial driver's licence. In fact,

nord-américaine. Par exemple, vous ne verrez pas de camion neuf qui ne serait vendu qu'aux États-Unis — et puis un camion neuf à la mode ancienne, c'est-à-dire un camion neuf dont le moteur n'est pas du nouveau genre, ne serait pas vendu au Canada s'il n'était vendu aux États-Unis.

Nous croyons proposer une solution qui marche. C'est une solution éprouvée. Certes, du point de vue de la qualité de l'air, les essais d'émission auxquels j'ai fait allusion plus tôt le démontrent. Le rendement aérodynamique et le rendement du carburant sont des choses éprouvées.

**Le sénateur Johnson :** Vous dites que selon vous, si votre parc de camions au Canada, soit 294 000 véhicules, devait adopter une série de procédés axés sur l'efficacité énergétique, cela représenterait des économies de 4,1 milliards de litres de carburant et une réduction d'émissions de 11,5 millions de tonnes de gaz à effet de serre tous les ans. Ce sont des nombres très élevés. Vous pourriez aussi éliminer 64 000 camions de classe 8 ou 2,6 millions de voitures. Combien de temps cela prendrait-il?

**M. Cooper :** Voilà la question que tout le monde se pose. Un des buts de nos discussions avec les divers organes de l'administration, dont Transports Canada, Finances Canada, Ressources naturelles Canada et ainsi de suite, c'est d'essayer de trouver une façon d'éviter une autre période d'achat préalable. Cela s'est produit en 2006 tout comme en 2007. Les véhicules devenus plus coûteux sont arrivés sur le marché. Il y a eu une période d'achat préalable, de sorte que nous avons maintenant tout un lot de véhicules relativement récents, mais dont la technologie est moins récente. Nous voulons nous assurer que l'industrie est suffisamment motivée, malgré les difficultés qu'elle traverse en ce moment, à acheter certains de ces appareils. Nous souhaitons que l'industrie envisage l'achat d'un camion neuf ou d'un matériel neuf à ajouter pour des raisons d'aérodynamisme et de remise à neuf et ainsi de suite, de manière à ne pas reporter les décisions qu'il faut prendre et passer à côté des avantages que vous évoquez en citant ces chiffres.

**Le sénateur Johnson :** Comme nous pourrions discuter de cette question pendant des heures, je vais m'arrêter là.

**M. Cooper :** C'est un sujet intéressant.

**Le sénateur Johnson :** Avez-vous des camions électriques?

**M. Cooper :** Il y a quelques camions hybrides.

**Mr. Lennox :** Certaines des entreprises de messagerie mettent à l'essai les camions hybrides.

**Le sénateur Johnson :** La voiture électrique se trouvera sur les routes au cours des cinq prochaines années.

Les questions de main-d'œuvre me fascinent, non seulement pour ce qui est du nombre de conducteurs qu'il vous faut, mais aussi de la façon de les recruter. Quelles sont les compétences qu'ils doivent posséder et sont-ils soucieux de l'environnement?

**M. Cooper :** Le problème là, madame Johnson, c'est ce dont j'ai parlé plus tôt en évoquant une pénurie de compétences plutôt qu'une pénurie de conducteurs. Obtenir un permis de conduire

I believe there was a feature on Global Television several nights ago that dealt with just that issue. I did not see it myself, but I had heard about it.

The problem is that it is quite expensive for a candidate driver to get the kind of training to make him or herself attractive to a potential employer. I would not want to think that, for example, someone having just taken a test would be put behind the wheel of a tractor-trailer going down the highway and under those kinds of complex operating conditions. One of the issues is, if a trucking company wants to hire people, how do they get people who are qualified to take a million-dollar piece of equipment and cargo and go for three or four days?

It is something that is being looked at very closely. Different mechanisms are being looked at and part of it is through the immigration route. Some provinces have nominee programs. There are different kinds of organizations mentioned earlier, such as the Canadian Trucking Human Resources Council, which is working to help the industry deal with turnover and attracting new drivers. It is a very tough situation.

**Senator Johnson:** Are the wages competitive?

**Mr. Cooper:** The wages the drivers are paid are, shall we say, relatively low as a general rule when you consider the kinds of work that has to be done to earn those wages. It is a tough lifestyle; it is certainly not for everyone.

**Senator Johnson:** The Quebec industry person told us that it was almost impossible to earn a living while respecting regulations. Is the level of competition in the trucking industry destructive to the players, which then in turn affects your manpower and the people you hire to drive?

**Mr. Cooper:** Was it a driver that made that statement?

**Senator Johnson:** It was a Quebec industry trucking representative who appeared before the committee.

**Mr. Cooper:** Someone who would run a trucking company. One of the big issues we have in our industry is what is called "churn," which is the movement of drivers from one company to another company. When they are — if you will pardon the pun — in the driver's seat, it is relatively easy for them to do so. Freight volumes are lower than they were 18 to 24 months ago, so there is not the kind of tight capacity that there was then. It is more difficult for drivers perhaps to move, but certainly a good driver, someone with a good reputation, good experience and a relatively accident-free record, typically will not have any difficulty moving.

One thing that we are working on right now in conjunction with the Canadian Trucking Human Resources Council is trying to quantify the cost of turnover. Trucking companies, in this country in particular, are predominantly small businesses. Ninety per cent of trucking companies in Canada have less than

professionnel est assez simple. De fait, je crois qu'un reportage présenté au réseau Global l'autre soir portait justement sur cette question. Je n'ai pas vu le reportage moi-même, mais j'en ai entendu parler.

Le problème, c'est que le conducteur en herbe doit assumer d'importants frais pour obtenir la formation qui le rendra ainsi attrayant aux yeux de l'employeur. Je ne voudrais imaginer le cas, par exemple, d'une personne qui vient de subir un examen et qui, tout de suite, se verrait confier un gros porteur et serait appelée à le conduire dans les conditions complexes dont il est question sur la route. Une des questions qui entre en jeu, c'est la suivante : si une entreprise de camionnage veut engager des gens, comment fait-elle pour trouver des gens qui ont les compétences nécessaires pour prendre en charge un article valant un million de dollars et les marchandises qu'il contient pendant trois ou quatre jours?

C'est une question qu'il faut regarder de très près. On a recours à divers mécanismes, et notamment l'immigration. Certaines provinces ont un programme de mise en candidature. Il y a les divers types d'organisations dont on a parlé plus tôt, par exemple le Conseil canadien des ressources humaines en camionnage, dont le travail consiste à aider l'industrie à mieux composer avec le recrutement de conducteurs et le taux de roulement de conducteurs. La situation est très difficile.

**Le sénateur Johnson :** Les salaires sont-ils concurrentiels?

**M. Cooper :** Les salaires versés aux conducteurs sont, disons, relativement bas, en règle générale, si on tient compte du type de travail qu'il faut faire. C'est une vie dure; ce n'est certainement pas pour tout le monde.

**Le sénateur Johnson :** Un responsable de l'industrie au Québec nous a dit qu'il était presque impossible de gagner sa vie en respectant les règles. Est-ce que le degré de concurrence dans l'industrie du camionnage détruit les membres, ce qui a une incidence sur votre main-d'œuvre et sur les conducteurs que vous engagez?

**M. Cooper :** Est-ce que c'est un conducteur qui a dit cela?

**Le sénateur Johnson :** C'est un représentant de l'industrie du camionnage au Québec qui est venu témoigner devant le comité.

**M. Cooper :** Quelqu'un qui dirigeait une entreprise de camionnage. Le taux de roulement représente un des grands problèmes auxquels nous faisons face au sein de notre industrie : les conducteurs passent d'une entreprise à l'autre. La situation les avantage : il est relativement facile pour eux de procéder ainsi. Les volumes sont moins élevés qu'ils l'étaient il y a 18 à 24 mois, de sorte que ce n'est pas aussi serré. Il est plus difficile pour les conducteurs de trouver une place ailleurs peut-être, maintenant, mais, certes, un bon conducteur, quelqu'un qui a une bonne réputation, une bonne expérience et un bilan plus ou moins sans accident, le plus souvent, n'aura aucune difficulté à trouver preneur.

Un des projets que nous menons actuellement de concert avec le Conseil des ressources humaines en camionnage consiste à quantifier le coût du roulement. La plus grande part des entreprises de camionnage, surtout au Canada, sont des petites entreprises. Quatre-vingt-dix-neuf pour cent des entreprises de



five trucks. Sometimes, it is very difficult for people who are running those kinds of small businesses, often family businesses where they are worried about how to replace a tire that just blew, to look at the cost of turnover. It is a challenge for the industry, senator, and certainly, it is something with which many people wrestle.

**Senator Phalen:** In your submission, you say that post-9/11 security had created an array of program in Canada and the United States, and that these programs do not always dovetail with one another. Are these programs actually costing truckers in terms of time and money?

**Mr. Lennox:** These programs can be expensive. Again, when it comes to the primary security programs that cross-border carriers are engaged in, and I am talking about C-TPAT in the United States and Partners in Protection in Canada, I have carriers tell me they have spent hundreds of thousands of dollars to become C-TPAT certified. They are talking about fencing, terminal areas, remote cameras, and badge systems for their employees, the high security seals I have talked about; they are not free. Yes, it can be very expensive.

Now in terms of whether or not things dovetail, currently they do not. Again, if we take an example of the two primary security programs, C-TPAT in the United States and Partners in Protection here in Canada, carriers have to apply for and be approved by both programs. To the credit of the Canada Border Services Agency, they have just now begun a process of consulting with industry on how to bring those two programs together, and our point of view is you should be able to belong to one or the other but you should not have to belong to both. If you are certified by Partners in Protection in Canada, it should be recognized in the U.S. and vice versa, and hopefully we will get to that point.

**Senator Phalen:** I think you have just answered my second question. In your brief, you mentioned a number of programs like the Canada Partners in Protection and the Customs Trade Partnership Against Terrorism. Could you explain from the trucker's point of view what these programs require?

**Mr. Lennox:** Those two programs are relatively similar. The C-TPAT program is a U.S. program and, it is safe to say, more rigorous than Canada's requirements under Partners in Protection. It requires that a motor carrier submit detailed information on their operations, trade chain partners and people that they employ. That information is fed into Department of Homeland Security, and they can be granted conditional status within the C-TPAT program. That gives them access to these FAST lanes to get into the United States, providing their driver and the goods themselves meet the criteria.

camionnage au Canada comptent moins de cinq camions. Parfois, il est très difficile pour les dirigeants de ces petites entreprises — souvent une entreprise familiale où on peut s'inquiéter de la façon de remplacer un pneu éclaté — d'assumer le coût du roulement. C'est un défi pour l'industrie, madame Johnson, et, certainement, c'est une question avec laquelle bien des gens doivent se débattre.

**Le sénateur Phalen :** Dans votre mémoire, vous affirmez que la sécurité, depuis le 11 septembre, a amené la création d'une panoplie de programmes au Canada et aux États-Unis, et que les programmes en question ne sont pas toujours harmonisés. Est-ce que ces programmes coûtent vraiment beaucoup d'argent et de temps aux camionneurs?

**M. Lennox :** Ces programmes peuvent être coûteux. Encore une fois, là où il est question des programmes de sécurité primaires auxquels participent les transporteurs transfrontaliers, et je parle du C-TPAT aux États-Unis et de Partenaires en protection au Canada, les dirigeants d'entreprises de transport me disent qu'ils dépensent des centaines de milliers de dollars pour être certifiés C-TPAT. Ils parlent de clôtures, de zones terminales, de caméras et d'un porte-insigne pour leurs employés, des sceaux « haute sécurité » dont j'ai parlé; ils ne sont pas libres d'agir. Oui, ça peut être très coûteux.

Bon, quant à savoir si les programmes sont harmonisés, en ce moment, ils ne le sont pas. Encore une fois, si nous prenons l'exemple de deux programmes primaires de sécurité, le C-TPAT aux États-Unis et Partenaires en protection ici même au Canada, les entreprises de transport doivent présenter une demande dans les deux cas, sans que l'approbation ne soit automatique. L'Agence des services frontaliers du Canada, à son crédit, vient d'entamer une consultation auprès de l'industrie pour savoir comment les deux programmes en question peuvent converger, et, selon nous, il faudrait pouvoir adhérer à l'un ou à l'autre, mais pas obligatoirement aux deux. Si vous avez la certification de Partenaires en protection au Canada, cela devrait être reconnu aux États-Unis, et inversement. Nous espérons en arriver là un jour.

**Le sénateur Phalen :** Je crois que vous venez de répondre à ma deuxième question. Dans votre mémoire, vous citez plusieurs programmes comme Partenaires en protection au Canada et le Customs Trade Partnership Against Terrorism. Pouvez-vous expliquer quelles sont les exigences de ces programmes du point de vue du camionneur?

**M. Lennox :** Les deux programmes sont plus ou moins identiques. Le programme C-TPAT est un programme américain. Ses exigences, on ne se trompe pas en le disant, sont plus rigoureuses que celles du Canada dans le cadre de Partenaires en protection. Il faut que le transporteur routier transmette des renseignements détaillés sur ses opérations, ses partenaires dans la chaîne commerciale et les gens qu'il emploie. L'information est remise au Department of Homeland Security, et le demandeur peut obtenir un permis conditionnel dans le cadre du programme C-TPAT. Cela lui donne accès aux voies du programme EXPRES pour entrer aux États-Unis, dans la mesure où le conducteur et les marchandises qu'il transporte répondent aux critères établis.

Once that is done, then a carrier can actually be visited by an officer from the Department of Homeland Security up here in Canada. Every day that department has officers in Canada visiting trucking companies going through a validation process. It is fairly open and not subject to strict, hard and fast rules, but the sorts of things that can be required of carriers through validation are things like, as I mentioned earlier, fences, security cameras and that sort of thing. It can turn out to be fairly expensive for the carriers.

There is a carrot too. If you want to haul, for example, General Motors freight, you have to be in this program; and so if that is your primary client, you will go to the expense and make the investment to be part of C-TPAT.

Again, the process for Partners in Protection here in Canada, which is a precondition of the expedited process into Canada, is not quite as rigorous, but nevertheless you do have to submit information to Canadian Border Services Agency. It is reviewed. They do have case officers. I am not sure to what extent they are going out and visiting carriers. They are currently working on bringing that up to the C-TPAT standard.

**The Chair:** Thank you very much for your presentation and the answers to our questions. We do appreciate your attendance today. Feel free to furnish us with more information. As you mentioned, the clerk will distribute that information to the members of the committee.

**Mr. Cooper:** We will, Madam Chair. It was a pleasure being here.

The committee adjourned.

Cela fait, le transporteur peut recevoir la visite d'un agent du Department of Homeland Security ici même au Canada. Tous les jours, les agents de ce département américain au Canada visitent les locaux des entreprises de camionnage soumises au processus de validation. C'est une démarche assez transparente où les règles ne sont pas strictes ni inflexibles, mais le transporteur peut être assujéti à certains impératifs, par exemple, comme je l'ai déjà dit, les clôtures, les caméras de sécurité et ainsi de suite. Ça peut finir par être assez coûteux pour le transporteur.

Il y a une carotte aussi. Si, par exemple, vous voulez transporter les marchandises de General Motors, il faut adhérer à ce programme; si c'est votre client principal, c'est une dépense que vous engagez. Vous faites l'investissement voulu pour adhérer au C-TPAT.

Encore une fois, la marche à suivre pour adhérer à Partenaires en protection ici au Canada, condition préalable du processus accéléré au Canada, n'est pas tout aussi rigoureuse, mais il vous faudra tout de même soumettre des renseignements à l'Agence des services frontaliers du Canada. Votre dossier est examiné. Il y a des agents de cas qui se penchent sur votre situation. Je ne sais pas très bien s'ils vont visiter les gens, les locaux des transporteurs. On travaille actuellement à resserrer les critères pour qu'ils soient équivalents à la norme du C-TPAT.

**La présidente :** Merci beaucoup d'avoir présenté cet exposé et répondu à nos questions. Nous vous sommes reconnaissants d'être venus témoigner aujourd'hui. N'hésitez pas à nous envoyer d'autres renseignements. Comme vous l'avez mentionné, le greffier diffusera les informations en question à l'intention des membres du comité.

**M. Cooper :** Nous allons vous fournir les renseignements, madame la présidente. Nous sommes heureux d'avoir pu assister à l'audience.

La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

#### WITNESSES

**Tuesday, November 27, 2007**

*Canadian Manufacturers & Exporters:*

David T. Fung, Chair of the Board of Directors and Chairman and  
CEO of ACDEG International Inc.;

Jean-Michel Laurin, Vice-President, Global Business Policy.

**Wednesday, November 28, 2007**

*Canadian Trucking Alliance:*

Graham Cooper, Senior Vice-President;

Ron Lennox, Vice-President, Trade and Security;

Elly Meister, Vice-President, Public Affairs.

#### TÉMOINS

**Le mardi 27 novembre 2007**

*Manufacturiers et exportateurs du Canada :*

David T. Fung, président du Conseil d'administration et président  
et chef de direction d'ACDEG International Inc.;

Jean-Michel Laurin, vice-président, Politiques d'affaires mondiales

**Le mercredi 28 novembre 2007**

*Alliance canadienne du camionnage :*

Graham Cooper, premier vice-président;

Ron Lennox, vice-président, Commerce et sécurité;

Elly Meister, vice-présidente, Affaires publiques.







Second Session  
Thirty-ninth Parliament, 2007



Deuxième session de la  
trente-neuvième législature, 2007

## SENATE OF CANADA

---

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Tuesday, December 11, 2007 (in camera)  
Wednesday, January 30, 2008

---

Le mardi 11 décembre 2007 (à huis clos)  
Le mercredi 30 janvier 2008

---

**Issue No. 3**

**Fascicule n° 3**

**Fourth and fifth meetings on:**  
The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

---

**Quatrième et cinquième réunions concernant:**  
Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

---

**WITNESSES:**  
(See back cover)

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adam	Massicotte
Eyton	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Change in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Massicotte substituted for that of the Honourable Senator Dawson (*January 29, 2008*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adam	Massicotte
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modification de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Massicotte est substitué à celui de l'honorable Dawson (*le 29 janvier 2008*).



## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, December 11, 2007

(5)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 10:03 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Johnson, Merchant, Oliver, Phalen, Tkachuk and Zimmer (9).

*In attendance:* Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92(2) (e), the committee considered its draft agenda (future business).

It was agreed, that with regards to the committee's fact-finding mission in Prince Rupert, British Columbia, the budget of the committee be amended to include in the list of participants a communication officer.

At 7:17 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, January 30, 2008

(6)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:17 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Eyton, Fox, P.C., Johnson, Massicotte, Merchant and Oliver (7).

*In attendance:* John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

## PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 11 décembre 2007

(5)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 10 h 3, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Johnson, Merchant, Oliver, Phalen, Tkachuk et Zimmer (9).

*Aussi présents:* Allison Padova et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son examen relatif au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'alinéa 92(2)e du Règlement, le comité examine son ébauche de programme (travaux futurs).

En ce qui concerne la mission d'information du comité à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, il est convenu de modifier le budget pour inclure un agent des communications dans la liste des participants.

À 19 h 17, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 30 janvier 2008

(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 17, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Eyton, Fox, C.P., Johnson, Massicotte, Merchant et Oliver (7).

*Aussi présents:* John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son examen relatif au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

*WITNESSES:**Canadian Tire Corporation:*

Patrick R. Sinnott, Senior Vice-President, Supply Chain;

Caroline Casselman, Director, Community and Public Affairs.

Mr. Sinnott made a statement and, with the assistance of Ms. Casselman, answered questions.

At 7:17 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:**TÉMOINS:**Société Canadian Tire:*

Patrick R. Sinnott, vice-président principal, Approvisionnements;

Caroline Casselman, directrice, Collectivités et affaires publiques.

M. Sinnott fait une déclaration puis, aidé de Mme Casselman, répond aux questions.

À 19 h 17, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, January 30, 2008

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:17 p.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

**Senator Lise Bacon** (*Chair*) in the chair.

**The Chair:** Honourable senators, I call the meeting to order. Our witnesses tonight are from Canadian Tire Corporation. We have Mr. Patrick Sinnott, Senior Vice-President, Supply Chain; and Ms. Caroline Casselman, Director of Community and Public Affairs. Welcome to our committee.

**Patrick Sinnott, Senior Vice-President, Supply Chain, Canadian Tire Corporation:** Thank you for the opportunity to appear before this committee this evening as you investigate ways to increase the capacity and improve the competitiveness of Canada's national transportation system.

Canada has always been a trading nation, and our continued well-being depends on our ability to sustain and grow international trade. Our ability to sustain and grow international trade is dependent on Canada's national supply chain infrastructure and how well we leverage that infrastructure. During the next few minutes, I will provide you with Canadian Tire's perspectives on ways to improve the effectiveness and efficiency of our multimodal transportation systems.

I would first like to provide some background and context about Canadian Tire's business model and supply chain operations. Canadian Tire's business model consists of five distinct yet interrelated businesses: Canadian Tire Retail, which comprises 473 stores and does about \$7.2 billion in sales; Canadian Tire Petroleum, which consists of 266 gasoline and kiosk sites across the country, comprising retail sales in the magnitude of \$1.6 billion; Canadian Tire Financial Services, primarily our MasterCard, which comprises about \$3.6 billion in receivables on 4 million MasterCard accounts; PartSource, which is a fledgling but growing automotive hard parts retail chain comprising 71 stores; and, finally, Mark's Work Warehouse, which comprises 358 stores and does about \$903 million in sales.

We consider this integrated business model to be one of Canadian Tire's competitive advantages and have therefore continued to build a strong supply chain to support our growth and effectively manage the increasing number of products that we are offering to customers.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 30 janvier 2008

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 18 h 17 pour étudier et faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

**La présidente:** Honorables sénateurs, je déclare la séance ouverte. Nos témoins aujourd'hui sont de la Société Canadian Tire. Nous recevons M. Patrick Sinnott, vice-président principal, Approvisionnement; et Mme Caroline Casselman, directrice des Collectivités et des affaires publiques. Je vous souhaite la bienvenue à notre comité.

**Patrick Sinnott, vice-président principal, Approvisionnements, Société Canadian Tire:** Merci de cette occasion de comparaître devant le comité ce soir dans le cadre de votre étude pour améliorer la capacité et la compétitivité du système national de transport du Canada.

Le Canada a toujours été une nation commerciale, et la continuité de notre bien-être dépend de notre capacité à maintenir et accroître notre participation au commerce international. Or, cette capacité dépend de l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement du Canada et de notre bonne utilisation de cette infrastructure. Au cours des prochaines minutes, je vais vous expliquer le point de vue de Canadian Tire sur les moyens d'améliorer l'efficacité et l'efficience de nos systèmes de transport multimodaux.

J'aimerais d'abord vous offrir un aperçu du modèle de gestion et des opérations de la chaîne d'approvisionnement de Canadian Tire. Le modèle de gestion de Canadian Tire comprend cinq entreprises distinctes quoique liées: les détaillants Canadian Tire, qui comprennent 473 magasins et ont un chiffre d'affaires de 7,2 milliards de dollars; la division pétrolière Canadian Tire, qui comprend 266 postes d'essence partout au pays, et dont les ventes au détail se chiffrent à environ 1,6 milliard de dollars; les services financiers Canadian Tire, surtout notre MasterCard, qui comprend environ 3,6 milliards de dollars en créances réparties sur 4 millions de comptes MasterCard; PartSource, qui est une chaîne naissante mais croissante de détaillants de pièces automobiles qui regroupe 71 magasins; et finalement, Mark's Work Warehouse, qui comprend 358 magasins et dont les ventes représentent environ 903 millions de dollars.

Nous croyons que le modèle de gestion intégré est un des avantages concurrentiels de Canadian Tire et nous avons donc continué à construire une chaîne d'approvisionnement forte pour appuyer notre croissance et gérer efficacement le nombre croissant de produits que nous offrons à nos consommateurs.

The supply chain's role in all of this is to support retail growth by managing the flow of information from Canadian Tire to its suppliers, so that product can flow from the suppliers to the 473 Canadian Tire Retail locations and the 358 Mark's Work Wearhouse stores in a timely, cost-effective way. The more challenging piece of that is not the physical flow but rather the flow of information from the stores and from the corporation back to the suppliers so that the suppliers can flow the product properly to us.

Canadian Tire's 2008 to 2012 strategic plan includes over \$2.6 billion in investments to continue to rebuild our store and supply chain infrastructure. The return on these investments is dependent in some measure on a continued increase in global sourcing and therefore on the capacity and efficiency of Canada's supply chain infrastructure. Recently, the federal government announced the National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors. The gateway strategies are needed to serve as a framework within which the public and private sectors can work together to serve domestic and international trade.

We think it is important that we truly consider this framework as a national gateway strategy and, in particular, ensure that product flows through both the West and East Coast ports. One of the key reasons for this lies in the need to have a balanced flow of loaded transportation equipment eastbound and westbound. The key phrase in that paragraph is "loaded transportation equipment." There are also environmental advantages to employing a multi-port strategy, which I will talk about in a few minutes.

Slide two of the handout depicts the flow of containers arriving at the B.C. ports. That would be this one with all the arrows on it. About 60 per cent of Canada's population live in Ontario and Quebec, and about 10 per cent in the Maritimes. Therefore, approximately 70 per cent of the containers flow from the B.C. ports to customers situated east of Manitoba. Since 2003, due to the increase in Asian sourcing, there has not been enough product sourced in Central Canada and destined for Western Canada to fill the containers that have arrived from the West Coast and need to make the return trip.

The ocean carriers and railways have the best visibility to container movement and they do their best to manage the imbalances. Notwithstanding their best efforts, there is a huge cost associated with moving the container, after it is emptied in Central or Eastern Canada, back to the West Coast and then to Asia to get another load. The imbalances and the resulting repositioning of empty containers will become larger and more expensive to manage as Asia-sourced volumes increase.

We need to change the paradigm. We need to think in terms of Canadian and global order fulfillment cycles. With this approach, the empty container is just as important as a full container in an

Le rôle de la chaîne d'approvisionnement consiste à soutenir la croissance des ventes au détail en gérant les informations de Canadian Tire à ses fournisseurs, pour que les produits puissent être envoyés des fournisseurs aux 473 détaillants Canadian Tire et aux 358 magasins de Mark's Work Wearhouse de façon opportune et économique. L'aspect le plus compliqué n'est pas le transfert des produits mais plutôt le transfert d'information des magasins à notre société qui renvoie cette information aux fournisseurs pour qu'ils puissent nous approvisionner comme il se doit.

Le plan stratégique de Canadian Tire de 2008 à 2012 comprend plus de 2,6 milliards de dollars en investissements pour continuer à reconstruire notre infrastructure de magasins et notre chaîne d'approvisionnement. Le rendement de ces investissements dépendra en partie d'un accroissement continu de notre approvisionnement mondial et donc de la capacité et l'efficacité de l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Récemment, le gouvernement fédéral a annoncé le cadre de politique nationale sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques. Cette stratégie des portes est nécessaire pour offrir un cadre dans lequel les secteurs public et privé peuvent collaborer pour mieux desservir le commerce national et international.

Nous croyons qu'il est important de bien concevoir ce cadre comme une stratégie nationale de portes d'entrée et, en particulier, de s'assurer que les produits circulent dans les ports des côtes ouest et est. Cela est nécessaire parce que nous avons besoin d'une circulation équilibrée de l'équipement de transport chargé vers l'est et vers l'ouest. Le concept clé ici est « l'équipement de transport chargé ». Il y a aussi des avantages écologiques à l'utilisation d'une stratégie multiports, et j'en parlerai dans quelques minutes.

La diapositive deux du document montre la circulation des conteneurs arrivant dans les ports de la Colombie-Britannique. C'est l'image avec les flèches. Environ 60 p. 100 de la population canadienne vit en Ontario et au Québec, et environ 10 p. 100 dans les Maritimes. Donc, environ 70 p. 100 des conteneurs partent des ports de la Colombie-Britannique pour se rendre à des consommateurs qui sont à l'Est du Manitoba. Depuis 2003, à cause de l'approvisionnement croissant de l'Asie, il n'y a pas eu suffisamment de produits provenant du centre du Canada et destinés à l'Ouest du Canada pour remplir les conteneurs qui arrivaient de la côte ouest et qui devaient y retourner.

Les transporteurs maritimes et les chemins de fer connaissent le mieux le mouvement des conteneurs et font tout ce qu'ils peuvent pour gérer ces déséquilibres. Nonobstant leurs meilleurs efforts, cela coûte cher de transporter un conteneur, après qu'il ait été vidé au centre ou à l'Est du Canada, et de le retourner vers la côte ouest et ensuite vers l'Asie pour qu'il soit chargé de nouveau. Ces déséquilibres et le repositionnement conséquent des conteneurs vides deviendront plus importants et coûteront plus cher à gérer avec l'accroissement de l'approvisionnement en Asie.

Nous devons changer de paradigme. Nous devons réfléchir aux cycles de traitement des commandes canadiennes et mondiales. Avec cette approche, le conteneur vide est aussi important que le



Asian-manufacturer-to-Canadian-customer fulfillment cycle. It is not enough to think about delivering product to the customer once; rather, we need to consider how the container is used after the delivery and how a container is provided for the next delivery to the same customer. We need to minimize the growing imbalance of empty containers after the first delivery to a Canadian customer.

The next two diagrams illustrate the benefits of flowing product through both the East and West Coast ports to minimize the repositioning of empty containers. In slide 3 on page 4, we consider a retailer that sources 100 million cubic feet of product from Asia and 100 million cubic feet of product in Central Canada or the nearby United States.

In the first diagram, all Asia-sourced product is directed through the West Coast ports. Given the distribution of Canada's population, 25 per cent of the resulting empty containers must be repositioned empty back to the West Coast. The math is at the bottom of the page. You see everything coming in on the West Coast. There is one long arrow that represents 10 million of the 100 million cubic feet of product going all the way to the Maritimes. The orange arc shows 30 million of the 100 million cubic feet staying in the West. The red arc has 60 million cubic feet that moves to Central Canada. The 100 million cubic feet of product that is sourced in either Central Canada or central United States is depicted with the blue and green lines. You can see that 60 million out of the 100 million cubic feet sourced in Ontario, Quebec and the nearby United States stays in Central Canada, while 30 million of it moves west to satisfy consumer demand in the West and 10 million of it goes to the Maritimes, where 10 per cent of the population lives.

We have 60 million cubic feet inbound to Central Canada and only 30 million cubic feet westbound. We have 30 million cubic feet worth of containers going empty there. We see that 20 million cubic feet of that is emptied in the Maritimes and stranded there with no product to come back. Therefore, another 20 million of the 100 million cubic feet needs to go back to the West Coast, also empty. That means that 50 million of the 100 million cube is out of balance, meaning 25 per cent of the containers need to go straight back across the country empty. That is what happens if we bring everything in through the B.C. ports.

Slide 4 on page 5 depicts a scenario where 80 million of the 100 million cubic feet Asia-sourced product is routed through the West Coast, but 20 million cubic feet is routed through Halifax. The best way to do that is to put the product on a ship in China and move it through the Suez Canal to the Port of Halifax. It will stop at several places along the way, perhaps in Europe or the Mediterranean, but the first stop in North America will be the Port of Halifax. We have been doing that now for some time. Notice that when you move 20 per cent of the product through the Port of Halifax, the repositioning of the empties is reduced from 25 per cent of the 200 million cubic feet to only 10 per cent.

conteneur plein dans un cycle de traitement qui part du fournisseur asiatique et qui se rend au consommateur canadien. Il n'est pas suffisant de penser à la livraison du produit au consommateur une seule fois; nous devons plutôt songer à l'utilisation du conteneur après livraison et comment ce conteneur sera utilisé pour la prochaine livraison au même consommateur. Nous devons réduire le déséquilibre croissant de conteneurs vides après une première livraison à un consommateur canadien.

Les deux diagrammes suivants montrent les avantages de la circulation de marchandises par les ports des côtes est et ouest afin de réduire le repositionnement de conteneurs vides. Dans la diapositive 3 de la page 4, nous voyons l'exemple d'un détaillant qui s'approvisionne à raison de 100 millions de pieds cube de marchandises de l'Asie et 100 millions de pieds cubes de marchandises du centre du Canada ou des États-Unis.

Dans le premier diagramme, toute la marchandise provenant d'Asie arrive par les ports de la côte ouest. Étant donné la répartition de la population canadienne, 25 p. 100 des conteneurs vides doivent être repositionnés à vide jusqu'à la côte ouest. Le calcul se trouve au bas de la page. Vous voyez que tout arrive par la côte ouest. Il y a une longue flèche qui représente 10 millions des 100 millions de pieds cubes de marchandises qui se rendent aux Maritimes. L'arc orange montre 30 des 100 millions de pieds cubes qui demeurent dans l'Ouest. L'arc rouge illustre 60 millions de pieds cubes qui se rendent jusqu'au centre du Canada. Les 100 millions de pieds cubes de marchandises qui proviennent soit du centre du Canada ou du centre des États-Unis sont représentés par les lignes bleues et vertes. Vous pouvez voir que 60 des 100 millions de pieds cubes provenant de l'Ontario, du Québec et des États-Unis restent au centre du Canada, alors que 30 millions de pieds cubes vont vers l'Ouest pour répondre à la demande des consommateurs de l'Ouest et 10 millions de pieds cubes se dirigent vers les Maritimes, où 10 p. 100 de la population vivent.

Nous avons 60 millions de pieds cubes qui se dirigent vers le centre du Canada et seulement 30 millions de pieds cubes qui se dirigent vers l'Ouest. Nous avons 30 millions de pieds cubes de conteneurs qui voyagent donc à vide vers l'Est. Nous voyons que les 20 millions de pieds cubes déchargés dans les Maritimes sont pris là-bas et n'ont pas de produits à rapporter. Donc, encore 20 des 100 millions de pieds cubes doivent retourner sur la côte ouest à vide. Cela signifie que 50 des 100 millions de pieds cubes créent un déséquilibre, c'est-à-dire que 25 p. 100 des conteneurs doivent retraverser tout le pays à vide. C'est ce qui se passe si toute la marchandise passe par les ports de la Colombie-Britannique.

La diapositive 4 à la page 5 illustre un scénario où 80 des 100 millions de pieds cubes de marchandises arrivant de l'Asie sont acheminés par la côte ouest, mais 20 millions de pieds cubes sont envoyés à Halifax. La meilleure façon d'y arriver est de placer la marchandise sur un navire en Chine et de le faire voyager par le canal de Suez jusqu'au port d'Halifax. Il s'arrêtera à plusieurs endroits pendant le voyage, peut-être en Europe ou dans la Méditerranée, mais le premier arrêt en Amérique du Nord sera le port d'Halifax. Nous faisons cela depuis un certain temps. Vous voyez que lorsqu'on envoie 20 p. 100 de la marchandise au port d'Halifax, le repositionnement des conteneurs vides est réduit de

Thus, in this way you radically reduce the number of empties and radically increase the efficiency and lower the cost of the Canadian supply chain.

These examples assumed an equal amount of sourcing from Canada and Asia. In situations outside retail where there may be no Canadian-sourced goods to fill empty containers from Asia, the use of both coasts yields even greater balancing potential.

From Canadian Tire's perspective, too few organizations are aware of the economic benefits of flowing goods through the Port of Halifax. We need to educate the private sector about these benefits by marketing the Atlantic Gateway to customers who should logically flow product through this gateway.

Next to balancing the flow of product between the East and West Coasts, synchronizing the movement across all partners comprising Canada's supply chain is the key to increasing capacity and improving our competitive position. We can get more throughput from existing supply chain assets and at lower costs by synchronizing existing terminal, railway, off-dock yards and trucking operations.

On page 6, the last slide depicts the various partners in the supply chain. The little "MT" notation means "empty." On the far left of the diagram, there is an ocean carrier vessel arriving at, let us say for the moment, the Port of Vancouver. There is a terminal operator at the port who removes the containers from the vessel. Toward the bottom of the diagram you see a box called "transload"; you can move all the ocean containers to 40-foot containers to a transload and empty every three 40-foot containers into two domestic 53-foot containers so that you can maximize the throughput on the railways. That is a common practice for the larger retailers.

It is important that the ocean carriers, the terminals, the trucks, the transload and any off-dock yards where you might temporarily put any empty containers all work in harmony. All the partners are depicted on this slide. It is our view that if we work together to optimize the throughput across the entire supply chain, then we can increase the throughput with existing assets and reduce the costs of flowing products through the existing assets. However, if each partner in the vessel-to-customer supply chain on that chart self-optimizes, bottlenecks will continue to occur. That will cause delays and increase costs and reduce throughput.

We need to do a better job of leveraging technology to gain greater visibility and efficiencies across the system. For example, ocean carriers provide detailed information about the contents of each container about two weeks before the ships arrive in North America. This information could be used to plan container

25 p. 100 des 200 millions de pieds cubes à seulement 10 p. 100. Donc, de cette façon, vous réduisez radicalement le nombre de conteneurs vides et vous augmentez radicalement l'efficacité tout en réduisant les coûts de la chaîne d'approvisionnement canadienne.

Ces exemples portaient du principe qu'il y avait un volume équivalent d'approvisionnement du Canada et de l'Asie. Dans les situations ne touchant pas au détail où il n'y a peut-être pas de produits provenant du Canada pour pouvoir remplir les conteneurs vides en provenance de l'Asie, l'utilisation des côtes est et ouest offre un potentiel encore meilleur d'équilibre.

Selon Canadian Tire, trop peu d'organisations qui sont conscientes des avantages économiques que l'on achemine les produits par le port d'Halifax. Nous devons informer le secteur privé de ces avantages en faisant la promotion de la porte d'entrée de l'Atlantique auprès des consommateurs qui devraient logiquement acheminer leurs produits par cette porte.

En plus d'équilibrer la circulation de produits entre les côtes est et ouest, la synchronisation du mouvement entre tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement canadienne est essentielle pour accroître la capacité et améliorer notre position concurrentielle. Nous pouvons obtenir un meilleur débit de l'infrastructure existante de la chaîne d'approvisionnement et réduire les coûts en synchronisant les activités existantes des terminaux hors quai, des chemins de fer et du camionnage.

À la page 6, la dernière diapositive illustre nos divers partenaires dans la chaîne d'approvisionnement. La note « MT » signifie « vide ». À l'extrême gauche du diagramme, il y a un navire de transport maritime qui arrive, disons pour l'instant, au port de Vancouver. Il y a un exploitant de terminal au port qui décharge les conteneurs du navire. Vers le bas du diagramme, vous voyez une case intitulée « transload »; vous pouvez déplacer tous les conteneurs océaniques vers des conteneurs de 40 pieds à un transbordement et transférer la marchandise de trois conteneurs de 40 pieds dans deux conteneurs nationaux de 53 pieds pour maximiser le débit pour les chemins de fer. C'est une pratique courante des grands détaillants.

Il est important que les transporteurs océaniques, les terminaux, les camions, le transbordement et toutes gares hors quai où vous pourriez placer temporairement des conteneurs vides travaillent en harmonie. Tous les partenaires sont présents sur cette diapositive. Nous croyons que si nous travaillons ensemble pour optimiser le débit de toute la chaîne d'approvisionnement, alors nous pouvons améliorer le débit des actifs existants et réduire les coûts du transport de marchandises en utilisant ces actifs existants. Cependant, si chaque partenaire de la chaîne d'approvisionnement navire à consommateur sur ce tableau ne pense qu'à lui-même, des engorgements continueront d'avoir lieu. Cela créera des retards et fera augmenter les coûts et réduira le débit.

Nous devons mieux tirer parti de la technologie afin d'obtenir une plus grande visibilité et efficacité sur tout le système. Par exemple, les transporteurs océaniques fournissent de l'information détaillée sur le contenu de chaque conteneur environ deux semaines avant que le navire arrive en Amérique



movement in and out of the terminals, as well as to better match people, equipment, and hours of operation to forthcoming demand.

Technology, specifically GPS systems, can help measure truck wait times and process interval times at terminals, off-dock yards and other locations so that we can improve throughput and productivity. GPS systems can also help us to determine where there are bottlenecks in the system, so that stakeholders can provide operating hours, together with staff and equipment, that are congruent with customer and supply chain system-wide needs.

The recent regulatory changes to the Port of Vancouver's licensing authority, which address compliance with drainage rate agreements as well as truck road-worthiness and emissions, make sense and are good for the environment. However, the environmental benefits of these changes pale in comparison to what could be achieved if the reservation systems at all terminals were enhanced and operations were adapted so that a truck could deliver a container and pick up a container during one round trip using only one reservation. Imagine the number of truck trips that will be eliminated and the associated emission reductions that would occur if this were achieved.

I would like to close by stating that Canadian Tire's experience reinforces for me that two opportunities ought to be pursued: first, balancing the flow of products through ports on both the East and West Coasts; and, second, achieving additional throughput capacity, productivity and environmental benefits by synchronizing terminal, railway, off-dock yards and trucking operations. We must continue to work together to search out best practices, leverage our strengths and collectively make progress so that we can increase capacity and improve the competitiveness of Canada's national transportation system.

**The Chair:** Thank you, Mr. Sinnott. In your annual report of 2006, on page 7, section 2.6, "supply chain," indicates that approximately 37 per cent of the value of Canadian Tire Retail inventory purchases are foreign-sourced, and there are plans to increase the percentage to approximately 50 per cent by the end of 2009. That represents an important increase in a short period of time. What will be the main challenge for Canadian Tire?

**Mr. Sinnott:** As we grow, the percentage is on a higher base every year. The challenge is to define which product categories must be sourced in Asia versus sourced in North America. Also, as China gets better and better at making product, we must determine which products currently sourced in China from one particular manufacturer could be produced at an even better

du Nord. Cette information pourrait être utilisée pour planifier le mouvement des conteneurs qui entrent et sortent des terminaux, et afin de mieux ajuster les ressources humaines, l'équipement et les heures d'activité en fonction de la demande prévue.

La technologie, et surtout les systèmes GPS, peuvent nous aider à mesurer les délais d'attente des camions et les temps de traitement aux terminaux, aux gares hors quai et à d'autres endroits afin d'améliorer le débit et la productivité. Les systèmes GPS peuvent également nous aider à savoir où sont les engorgements dans le système, pour que les intéressés puissent alors offrir les heures d'exploitation, de même que le personnel et l'équipement, qui correspondent aux besoins de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et des consommateurs.

Les récents changements apportés à la réglementation par l'autorité chargée de délivrer les licences au port de Vancouver, changements qui traitent de la conformité au tarif de factage ainsi que de la sécurité et des émissions des camions, sont logiques et sont bons pour l'environnement. Cependant, les avantages environnementaux de ces changements ne sont rien en comparaison de ce que l'on pourrait obtenir si les systèmes de réservation à tous les terminaux étaient améliorés et si les opérations étaient modifiées de sorte qu'un camion puisse livrer un conteneur et ramasser un autre conteneur lors du même passage, en utilisant une seule réservation. Imaginez le nombre de parcours de camion que l'on pourrait éliminer en pareil cas, avec toutes les réductions d'émissions polluantes qui en résulteraient.

En terminant, je voudrais dire que l'expérience de Canadian Tire confirme à mes yeux qu'il faut s'efforcer d'atteindre deux objectifs: premièrement, mettre en équilibre l'acheminement des produits par les ports des côtes est et ouest; et deuxièmement, obtenir une amélioration de la capacité, de la productivité et des avantages environnementaux en synchronisant les opérations des terminaux, des chemins de fer, des cours de triage et de camionnage. Nous devons continuer de travailler ensemble pour identifier les meilleures pratiques, tabler sur nos forces mutuelles et progresser collectivement afin d'augmenter la capacité et d'améliorer la compétitivité du système national des transports du Canada.

**La présidente:** Merci, monsieur Sinnott. Dans votre rapport annuel de 2006, à la page 7, au paragraphe 2.6, à la rubrique « chaîne d'approvisionnement », on indique qu'environ 37 p. 100, en valeur des stocks achetés par Canadian Tire pour la revente au détail sont achetés à l'étranger et qu'il est prévu d'augmenter ce pourcentage pour le porter à environ 50 p. 100 d'ici la fin de 2009. Cela représente une forte augmentation en une courte période. Quel sera le principal défi pour Canadian Tire?

**M. Sinnott:** Au fur et à mesure de notre croissance, le pourcentage s'applique à un chiffre plus élevé chaque année. Le défi est de préciser quelles catégories de produits doivent être achetées en Asie plutôt qu'en Amérique du Nord. De plus, comme les Chinois s'améliorent constamment dans la fabrication de produits, nous devons décider quels produits pour lesquels on

manufacturing location. Finding the very best places within Asia to source a particular category or item is the biggest challenge.

Our technologies, in particular our operations planning technologies and our forecasting and replenishing technologies, are quite advanced. We are well able to move the product. How cost effectively we can move the product once it reaches one of the ports is another matter. The biggest challenge within the supply chain is getting product moved cost-effectively off the terminal to the transload and the railway in a timely way.

The other tricky bit is that we do our best to move equipment full all the time. We try to find exporters who want to move product in the same containers that we emptied. When we empty the 40-foot ocean container at a transload, we like to take that container to an exporter and have it filled and then take it to the port so that we can triangulate and move full all the time. We are getting better and better at that, partly because we have made significant investments in chassis and containers.

**The Chair:** The environment is also a very important consideration for your business. Canadian Tire has taken transportation operations initiatives like using the railways, capabilities of moving domestic freight by using double-stacked containers, and increasing application of intermodal transportation to capitalize on rail movement energy efficiencies. Does that mean that most of the products, merchandise or imports will cross Canada by rail? Is the infrastructure capable and ready to receive an increase in volume? I am asking because we have heard many stories about that.

**Mr. Sinnott:** We have been very fortunate. When one has really good planning systems, one can give other partners in the supply chain visibility to what one's needs might be. In 2001 and 2002, we indicated to Canadian Pacific Railway that we were going to rapidly increase our Asian sourcing. Many retailers did the same thing at the same time, so for about a year or so capacity was pretty tight. More recently, we have had no problems getting capacity on the railways. The trickiest bit in the whole supply chain, from the point of manufacture to the consumer, is at the terminal.

With respect to your comment on the railways, anything that is going a substantial distance, we do our best to put on the railway every time. It makes sense for the environment, but it also makes sense cost-wise. If one does it with sufficient volumes, one gets a stable, sustainable process that works nicely. There will be natural

s'approvisionne actuellement en Chine d'un fabricant en particulier pourraient être produits dans une autre usine encore meilleure. Le plus grand défi est de trouver le meilleur endroit en Asie où acheter un article ou une catégorie particulière de produits.

Nos technologies, en particulier nos technologies de planification des opérations et de prévisions et de ravitaillement, sont très perfectionnées. Nous sommes en mesure de transporter les produits. Quant à savoir dans quelle mesure nous pouvons transporter le produit avec un bon rapport coût efficacité une fois qu'il arrive à l'un des ports, c'est une autre histoire. La plus grande difficulté dans la chaîne d'approvisionnement est de transporter le produit à un coût rentable et dans des délais acceptables depuis le terminal jusqu'au chemin de fer en passant par le transbordement.

L'autre petite difficulté, c'est que nous faisons de notre mieux pour que le matériel ne roule jamais à vide. Nous essayons de trouver des exportateurs qui veulent transporter leurs produits dans les mêmes conteneurs que nous venons de vider. Quand nous vidons un conteneur océanique de 40 pieds au point de transbordement, nous aimons remettre ce conteneur à un exportateur pour le faire remplir et l'amener ensuite au port pour fonctionner en triangle et rouler à plein en tout temps. Nous faisons de mieux en mieux à cet égard, en partie parce que nous avons consenti des investissements considérables dans les châssis et les conteneurs.

**La présidente:** L'environnement est également une considération très importante dans votre secteur d'activité. Canadian Tire a pris des initiatives dans le domaine des transports comme d'utiliser les chemins de fer de façon optimale, par exemple en transportant du fret intérieur dans des conteneurs empilés sur deux étages et en augmentant le transport intermodal pour profiter de l'efficacité énergétique du secteur ferroviaire. Cela veut-il dire que la plus grande partie des produits, des marchandises ou des importations vont traverser le Canada en train? L'infrastructure est-elle capable d'assumer une telle augmentation du volume? Je pose la question parce que nous avons entendu beaucoup d'histoires à ce sujet.

**M. Sinnott:** Nous avons été très chanceux. Quand on a de très bons systèmes de planification, on peut donner à d'autres partenaires dans la chaîne d'approvisionnement une plus grande visibilité quant aux besoins éventuels. En 2001 et 2002 nous avons fait savoir au Canadien Pacifique que nous allions augmenter rapidement nos approvisionnements en Asie. Beaucoup de détaillants ont fait la même chose en même temps, de sorte que pendant environ un an, c'était assez serré du point de vue de la capacité. Plus récemment, nous n'avons eu aucun problème pour ce qui est d'obtenir de la capacité sur les trains. Le point le plus critique dans toute la chaîne d'approvisionnement, depuis l'usine jusqu'au consommateur, se situe au terminal.

Quant à votre observation sur les chemins de fer, nous faisons de notre mieux pour toujours faire transporter par train tout produit qui doit franchir une distance considérable. C'est bon pour l'environnement, mais c'est également logique sur le plan du coût. Quand on a un volume suffisant, on obtient un processus



upsets in the winter with landslides, avalanches, derailments and things of that kind from time to time. One must build some lead time in for those exigencies. I am convinced that rail is the way to go and there is ample capacity there. Retailers need to apprise the railways of their growth plans so that they can put capacity in place as time goes on. There are different means and ways for the railways to do that. If you were to invite them here, they could probably walk you through that nicely.

**The Chair:** I will be a bit parochial because I read that you will have a new distribution centre in Coteau-du-Lac that will be in operation in 2009 and will serve Quebec, Ontario and the Maritimes. This distribution centre will increase traffic in the area. You possibly have a study in your hands concerning this strategic location. I would like to know what the main challenge is concerning transportation in this area in the near future.

**Mr. Sinnott:** Yes, we are delighted with the location. We use some common sense and a lot of mathematics to choose where we put distribution centres. Coteau-du-Lac is a good place to put a distribution centre — not just location-wise, but it makes sense in terms of cycle times to stores in that region of the country. It is close to railheads, which is important. One of the things we need very badly is to position ourselves as close to a railhead as we possibly can. We had that in mind when we picked the site also. There will be very short distances on the inbound line, because more than 50 per cent of the product that goes into that distribution centre will emanate from Asia and will come either from the Port of Halifax by rail to that distribution centre or from Vancouver all the way to the distribution centre by rail. On the outbound, it will be rail into the Maritimes to different points, to Moncton or to Halifax, and trucked from there to stores. You stop wherever there is an intermodal site where you can get product off a train and onto a truck efficiently.

The challenge there, in terms of wear and tear on roads, will be in proximity to the distribution centre. If we move 50 million cubic feet of product through there and divide it by about 2,000 cubic feet per load, that gives you the number of truckloads that need to move out of that facility to stores. On the inbound there is not much wear and tear because it is coming by rail, with a short shunt from the railhead to the distribution centre, but on the outbound it goes by truck to stores.

**Senator Oliver:** Thank you for your excellent presentation. You have given a great overview. It is instructive to what we are doing. The key to your presentation for me is on page 7 where you talk about the need to do a better job of leveraging technology to gain greater visibility and efficiencies across the system. You give as an example ocean carriers providing detailed information about the contents of each container two weeks before the

stable et durable qui fonctionne bien. Il peut arriver à l'occasion, en hiver, des glissements de terrain, des avalanches, des déraillements et autres ennuis. Il faut prévoir un peu à l'avance pour tenir compte de ces possibilités. Je suis convaincu que le rail est la bonne solution et qu'il y a amplement de capacité dans ce mode. Les détaillants doivent faire connaître aux compagnies de chemins de fer leurs plans en matière de croissance pour que ces dernières puissent mettre en place la capacité au fur et à mesure. Les compagnies ont différents outils pour y parvenir. Si vous les invitez ici, leurs représentants pourraient probablement vous expliquer tout cela.

**La présidente:** Je vais faire une intervention un peu chauvine, car j'ai lu que vous aurez à Coteau-du-Lac, à partir de 2009, un nouveau centre de distribution qui servira le Québec, l'Ontario et les Maritimes. Ce centre de distribution va accroître le trafic dans cette région. Vous avez peut-être en main une étude sur cet emplacement stratégique. Je voudrais savoir quelle est la principale difficulté en matière de transport dans cette région dans un avenir rapproché.

**M. Sinnott:** Oui, nous sommes enchantés de cet emplacement. Pour choisir l'emplacement de nos centres de distribution, nous utilisons un peu de bon sens et beaucoup de mathématiques. Coteau-du-Lac est un bon endroit pour installer un centre de distribution, pas seulement à cause de l'emplacement lui-même, mais aussi parce que c'est logique, du point de vue de la durée du cycle, d'entreposer dans cette région du pays. C'est proche des terminaux ferroviaires, ce qui est important. Il nous faut absolument nous positionner le plus près possible d'une tête de ligne ferroviaire. C'est ce que nous avons en tête quand nous avons choisi cet endroit. Les distances seront très courtes pour les arrivages, car plus de 50 p. 100 des produits stockés dans ce centre de distribution viendront d'Asie et arriveront soit du port d'Halifax par train jusqu'à ce centre de distribution, soit de Vancouver jusqu'au centre de distribution par train. À partir du centre de distribution, le transport se fera par train vers les Maritimes jusqu'à différents points, Moncton ou Halifax, et de là par camion jusqu'aux magasins. Le point de transbordement se situe là où il existe un site intermodal où on peut transborder le produit du train au camion efficacement.

Il y aura un problème d'usure des routes à proximité du centre de distribution. Si nous transportons 50 millions de pieds cubes de produits en provenance et à destination de ce centre, et si l'on divise ce chiffre par environ 2 000 pieds cubes par charge, cela vous donne le nombre de camions qui doivent circuler entre ce centre et les magasins. Pour les arrivages, il n'y aura pas beaucoup d'usure, car tout arrive par rail avec une courte dérivation depuis la tête de ligne jusqu'au centre de distribution, mais dans l'autre sens, les produits sont transportés par camion jusqu'aux magasins.

**Le sénateur Oliver:** Je vous remercie pour votre excellent exposé. Vous avez donné un très bon aperçu général qui est très instructif pour nous, dans le cadre de notre étude. À mes yeux, la clé de votre exposé se trouve à la page 7, quand vous dites qu'il faut mieux utiliser la technologie pour obtenir une plus grande visibilité et une meilleure efficacité dans l'ensemble du système. Vous donnez comme exemple les transporteurs océaniques qui



shipment arrives in North America. We as a committee are public policy-makers. Public policy-makers make recommendations to the government about new laws and regulations. This sounds to me as if it is more of a business decision. I do not agree with putting in regulations and imposing regulations on business if it is something business should be doing itself.

If you would not want the government to regulate this kind of cooperation on these things, is this something business can do on its own, including GPS and so on, so that you can use the information of planned container movement in and out of terminals? Many different parties will have to cooperate. How can that be orchestrated?

**Mr. Sinnott:** I can take that question apart a bit. I agree that we ought not regulate something that businesses themselves can do. There is no question that larger organizations can certainly do that. The information with which to do it is readily available, because under the Homeland Security Act every organization that takes product into North America has to provide information 24 hours in advance with respect to what the contents of containers are and where they came from. We all know what that is. It takes two weeks to cross the ocean, so the information is readily available.

We leverage it heavily to provide the terminals, the railways and our transload operations information about how many containers will arrive and when, how many will move to a transload to be converted into 53-foot containers and how many trucks we will need to deliver direct to store as soon as the shipment arrives. We are leveraging that information now. I am not sure how many other retailers are able to do that right now. I know of at least one retailer that certainly has the technological capability.

**Senator Oliver:** Wal-Mart?

**Mr. Sinnott:** Perhaps. The information is there. I did not mention it in here to suggest that we ought to regulate it. I put it in to say that that is a big opportunity for the industry.

**Senator Oliver:** Can it be worked out with the information that is already available through the Department of Homeland Security?

**Mr. Sinnott:** The Department of Homeland Security simply requires that the information be provided: One cannot take a container load of product into North America without having first provided the information. The work to be done involves putting technology in place to leverage the information. The information is there because of the Homeland Security Act. What we do with it is independent from the Homeland Security Act. There is an opportunity there for the people who are bringing the

donneraient des renseignements détaillés sur le contenu de chaque conteneur deux semaines avant l'arrivée de la cargaison en Amérique du Nord. Nous, à titre de membres du comité, sommes des décideurs publics. Or les décideurs publics font des recommandations au gouvernement au sujet des éventuels changements aux lois et aux règlements. Or il me semble qu'il s'agit là plutôt d'une décision d'affaires. Je ne suis pas d'accord pour édicter des règlements et imposer des règlements aux gens d'affaires s'il s'agit d'une décision qu'ils devraient prendre eux-mêmes.

Si vous ne voulez pas que le gouvernement réglemente ce type de coopération dans ce domaine, c'est quelque chose dont les entreprises pourraient s'occuper elles-mêmes, y compris le GPS et tout le reste, de sorte que vous pourriez utiliser les renseignements sur les mouvements de conteneurs prévus en provenance et à destination des terminaux. De nombreuses parties devront collaborer. Comment cela pourrait-il être orchestré?

**M. Sinnott:** Je vais décortiquer un peu cette question. Je suis d'accord pour dire que l'on ne devrait pas réglementer ce que les entreprises peuvent faire elles-mêmes. Il est indéniable que les grandes entreprises peuvent assurément s'en charger. Les renseignements qui le permettraient sont facilement disponibles, car aux termes de la Loi sur la sécurité intérieure, toute organisation qui fait entrer des produits en Amérique du Nord doit fournir 24 heures à l'avance des renseignements sur le contenu des conteneurs et leur origine. Nous savons tous ce qu'il en est. Il faut deux semaines pour traverser l'océan et les renseignements sont donc disponibles.

Nous comptons beaucoup là-dessus pour donner aux terminaux, aux chemins de fer et à nos opérations de transbordement des renseignements sur le nombre de conteneurs qui vont arriver et la date de leur arrivée, le nombre de ceux qui se présenteront aux points de transbordement pour être convertis en conteneurs de 53 pieds et le nombre de camions qu'il faudra pour acheminer le tout directement jusqu'au magasin dès l'arrivée de la cargaison. Nous utilisons ces renseignements actuellement. Quant à savoir combien d'autres détaillants sont en mesure de le faire à l'heure actuelle, je n'en suis pas certain. Je sais qu'au moins un détaillant a certainement la capacité technologique voulue.

**Le sénateur Oliver:** Wal-Mart?

**M. Sinnott:** Peut-être. L'information existe. Si j'en ai parlé ici, ce n'est pas parce que je suggère que ce soit réglementé. J'ai simplement voulu dire que c'est une excellente occasion pour l'industrie.

**Le sénateur Oliver:** Cela peut-il être fait grâce aux renseignements qui sont déjà disponibles par l'entremise du Département de la sécurité intérieure?

**M. Sinnott:** Le Département de la sécurité intérieure exige simplement que les renseignements soient fournis: on ne peut pas débarquer un chargement conteneurisé en Amérique du Nord sans avoir fourni le renseignement au préalable. Ce qu'il faut faire ensuite, c'est mettre en place la technologie voulue pour utiliser l'information. Les renseignements sont disponibles grâce à la Homeland Security Act. Ce que nous en faisons ensuite n'a rien à voir avec la loi elle-même. Cela donne l'occasion à ceux qui font

product in, the retailers, to inform their business partners about what is coming so that we can be better prepared when it gets here. Instead of having something arrive and saying, "My goodness, here are 200 containers; I did not know how many I was going to get," why not carefully plan how many containers will arrive every day and be ready to deal with them when they arrive?

**Senator Oliver:** You indicated in your remarks that you are already bringing some product up through the Suez Canal, stopping in parts of the Mediterranean and Europe and then coming over to Halifax.

**Mr. Sinnott:** Yes.

**Senator Oliver:** Are you sourcing that information largely in China or India?

**Mr. Sinnott:** Yes, we are. We moved about 11 million cubic feet of product through the Port of Halifax last year and 55 million cubic feet through the Port of Vancouver, so about five times as much through Vancouver as through Halifax. That would amount to 5,000 containers through the Port of Halifax. That product emanated from China. I am not sure about the exact route in each case, but in certain cases it would move as far as Singapore, change ships and then start across to North America.

**Senator Oliver:** Have you seen the Port of Singapore, and are you familiar with how they use technology there? Are there any lessons from what you have seen there that you would recommend to this committee?

**Mr. Sinnott:** Yes, senator, I have seen the Port of Singapore. I am not completely familiar with the technology. I know it is highly automated. There is one terminal run by Maersk in the Port of Norfolk, Virginia, that is brand new and exceptionally highly automated. I have seen Hutchinson Whampoa's international terminals in Hong Kong that are exceptionally well automated. There are many good examples around. However, we need to think about what is right for us rather than simply adopting something from somewhere else. That would be my comment.

**Senator Eyton:** Thank you for being here and for your presentation.

I would like to better understand something that is probably evident, but I missing it. First, you start with five businesses and then you have a series of charts. Is all of that peculiar to Canadian Tire? Are we looking at national shipping or at your shipping?

**Mr. Sinnott:** That is a good question. I apologize if I was not clear about that. The charts work for the flow of pretty much anyone's product where the consumer base is national. It could depict Canadian Tire's flow of product if we wait till 2010, because we are not yet 50 per cent sourced. The source for the information in the second slide with the map of Canada and the arrows on it is WESTAC, the Western Transportation Advisory Council. I sit on the executive committee of the board of that organization. It did an excellent survey about a year and half

venir des produits, les détaillants, d'informer leurs partenaires d'affaires sur ce qui arrive et ce qu'il faut faire pour être mieux préparé. Au lieu d'être pris au dépourvu quand un chargement arrive et de dire: « Seigneur, voilà 200 conteneurs qui arrivent; je ne savais pas combien j'en aurais », pourquoi ne pas planifier soigneusement le nombre de conteneurs qui vont arriver chaque jour de manière à être prêt à leur arrivée?

**Le sénateur Oliver:** Vous avez dit dans votre allocution que vous faites déjà venir des produits par le canal de Suez, les navires faisant escale en Méditerranée et en Europe avant d'arriver à Halifax.

**Mr. Sinnott:** Oui.

**Le sénateur Oliver:** Ces produits viennent-ils essentiellement de Chine ou d'Inde?

**Mr. Sinnott:** Oui, c'est bien cela. L'année dernière, nous avons importé quelque 11 millions de pieds cubes de produits par le port d'Halifax et 55 millions de pieds cubes par le port de Vancouver, donc à peu près cinq fois plus par Vancouver que par Halifax. Cela représente 5 000 conteneurs au port d'Halifax. Ces produits venaient de Chine. Je ne connais pas l'itinéraire exact dans chaque cas, mais les produits passent parfois par Singapour où on les transborde à bord d'un autre navire qui entreprend ensuite la traversée vers l'Amérique du Nord.

**Le sénateur Oliver:** Avez-vous vu le port de Singapour et connaissez-vous bien la technologie qu'on y utilise? Auriez-vous des recommandations à formuler à notre comité en vous fondant sur ce que vous avez constaté là-bas?

**Mr. Sinnott:** Oui, sénateur, j'ai vu le port de Singapour. Je ne connais pas parfaitement la technologie. Je sais que c'est très automatisé. Il y a un terminal exploité par Maersk dans le port de Norfolk, en Virginie, qui est flambant neuf et automatisé à un degré exceptionnel. J'ai vu les terminaux internationaux de Hutchinson Whampoa à Hong Kong; l'automatisation y est exceptionnelle. Il y a beaucoup de bons exemples. Par contre, nous devons déterminer ce qui nous convient au lieu d'adopter simplement quelque chose pris ailleurs. Voilà ce que j'ai à dire.

**Le sénateur Eyton:** Je vous remercie pour votre comparaison et votre exposé.

Je voudrais mieux comprendre quelque chose qui est probablement évident, mais cela m'a échappé. Premièrement, vous commencez par cinq entreprises, après quoi vous avez une série de tableaux. Est-ce que tout cela est particulier à Canadian Tire? Cela décrit-il le réseau national de transport ou bien les transports de votre entreprise?

**Mr. Sinnott:** C'est une bonne question. Je m'excuse si je ne l'ai pas dit clairement. Les graphiques s'appliquent à l'acheminement d'à peu près n'importe quel produit dont la base de consommation est nationale. Cela pourrait décrire l'acheminement des produits de Canadian Tire si nous attendons jusqu'en 2010, parce que nous n'avons pas encore atteint 50 p. 100 de l'approvisionnement étranger. La source de renseignements pour la deuxième page où il y a la carte du Canada avec des flèches est WESTAC, c'est-à-dire le Western



ago to measure the flow of both bulk and containerized cargo in Canada, and that is one of the best sources of information around.

**Senator Eyton:** I assume — I am probably wrong, but I come from Toronto — that the five businesses would have a stronger presence in the East than in the West.

**Mr. Sinnott:** You mean for Canadian Tire?

**Senator Eyton:** Yes.

**Mr. Sinnott:** With respect to Canadian Tire Retail, it is balanced across the country. There might be a very slightly heavier weighting in Ontario, Quebec and the Maritimes than out West because we have been in Ontario, Quebec and the Maritimes for a longer period of time; however, the sales pattern pretty much matches the population percentages.

**Senator Eyton:** You are not disadvantaged. Generally, do you think this might apply to you as well?

**Mr. Sinnott:** In fact, it does apply to us.

**Senator Eyton:** One way to be more efficient is to combine with someone who has an opposite need. You have not talked at all about the users. You have said that the railways and the truck people should do a better job, but you have not talked about the users. Should the users not combine? It occurred to me that Canadian Tire should get together with a shipper out and get a contract for five years: "We can get a 25 per cent discount on our shipping rates if we combine. We will take it on the way in and you will take it on the way out and we will deliver it as a package to one of the providers." Could you do that?

**Mr. Sinnott:** We negotiate rates and capacity for ourselves with the railway. We have a little over 5,000 containers that are our own. On the inbound from Asia, once we get to the transload and we load those, for everything moving eastbound we use the containers ourselves all the time. Sometimes going westbound we do exactly what you say.

**Senator Eyton:** Now you have an empty container. Why do you not have a standing agreement with someone who is shipping westbound?

**Mr. Sinnott:** We do.

**Senator Eyton:** Why do you care about all these other people then? As long as you can get the right arrangement and mix for you, should that not work? Competition can be very useful.

**Mr. Sinnott:** It is, and I suspect we are one of the best at filling containers westbound. Right now, we have no empties.

**Senator Eyton:** Then why are you here?

Transportation Advisory Council. Je fais partie du comité exécutif du conseil de cette organisation. Nous avons fait une excellente enquête il y a environ un an et demi pour mesurer l'acheminement du fret en vrac et conteneurisé au Canada et c'est l'une des meilleures sources d'information dont on dispose.

**Le sénateur Eyton:** Je suppose — je me trompe probablement, mais je viens de Toronto — que les cinq entreprises auraient une présence plus forte dans l'Est que dans l'Ouest.

**M. Sinnott:** Vous voulez dire Canadian Tire?

**Le sénateur Eyton:** Oui.

**M. Sinnott:** Pour le secteur du détail de Canadian Tire, c'est équilibré dans l'ensemble du pays. Notre présence est peut-être un peu plus accentuée en Ontario, au Québec et dans les Maritimes que dans l'Ouest, parce que nous y sommes présents depuis plus longtemps; cependant, les ventes suivent d'assez près les pourcentages de la population.

**Le sénateur Eyton:** Vous n'êtes pas désavantagé. En général, pensez-vous que cela pourrait s'appliquer également à vous?

**M. Sinnott:** En fait, cela s'applique à nous.

**Le sénateur Eyton:** Une manière d'être plus efficient est de conjuguer ses efforts à ceux d'une personne qui a des besoins contraires. Vous n'avez pas du tout parlé des usagers. Vous avez dit que les compagnies de chemins de fer et de camionnage pourraient faire du meilleur travail, mais vous n'avez pas parlé des usagers. Ceux-ci ne devraient-ils pas joindre leurs forces? L'idée m'est venue que Canadian Tire devrait se joindre à un transporteur et obtenir un contrat de cinq ans: « Nous pourrions obtenir un rabais de 25 p. 100 sur nos tarifs de transport si nous conjuguions nos efforts. Nous allons le prendre à l'aller et vous le prendrez au retour et, ensemble, nous assurerons la livraison totale à l'un des fournisseurs ». Pourriez-vous faire cela?

**M. Sinnott:** Nous négocions nous-mêmes les tarifs et la capacité avec la compagnie de chemins de fer. Nous possédons nous-mêmes un peu plus de 5 000 conteneurs. Pour les arrivages en provenance de l'Asie, à partir du point de transbordement, pour tous les produits qui se dirigent vers l'Est, nous utilisons nous-mêmes les conteneurs en tout temps. En direction ouest, nous faisons parfois exactement ce que vous suggérez.

**Le sénateur Eyton:** Vous avez maintenant un conteneur vide. Pourquoi n'avez-vous pas un contrat ferme avec quelqu'un d'autre qui expédie ses produits vers l'Ouest?

**M. Sinnott:** Nous en avons un.

**Le sénateur Eyton:** Dans ce cas, pourquoi vous souciez-vous de tous les autres intervenants? Pourvu que vous ayez le bon arrangement qui vous convient, cela ne devrait-il pas bien fonctionner? La concurrence peut être très utile.

**M. Sinnott:** Elle l'est, et je soupçonne que nous sommes parmi les meilleurs pour ce qui est de remplir les conteneurs en direction ouest. À l'heure actuelle, nous n'avons aucun conteneur vide.

**Le sénateur Eyton:** Alors pourquoi êtes-vous ici?



**Mr. Sinnott:** I was invited, sir, and I am simply saying that the same is not the case in many other situations. I am not being especially altruistic here, but to the extent that empties move in our system, the forward move bears the cost of the return trip, and it is burdening all our rates. Let us face it: the railways will not bear all the costs with no revenue associated moving an empty back out west. They do their best to fill them. We do our best to fill them. Anyone who has visibility and can arrange partnerships or has enough control over the containers does their very best to do what you just said. All that said, so much product is coming from Asia compared to product moving westbound that we know many empties are moving west on the train.

**Senator Eyton:** The train lines are against it, in any case.

**Mr. Sinnott:** Yes. If the Port of Halifax were used to a far greater extent, those empties would disappear.

**Senator Eyton:** What has happened to our great brother to the south? This is all lovely because it shows Canada, but there are a whole lot of facilities and options not very far south of us. Do you make use of that? Why does that not figure in your calculations?

**Mr. Sinnott:** That is a great question. You are hitting all the right notes. We do use Long Beach and the Port of New Jersey, but in such small quantities that we did not depict them on the slide. We use Long Beach with Maersk on a Maersk waybill because they are the largest ocean carrier in the world, and they have a terminal of their own there, and it is reliable. We use the Port of New Jersey for much the same reasons, but to a far lesser extent than Vancouver or Halifax.

The tricky bit is that we have no stores in the United States. We can bring loads inbound. They have to come on a 40-footer all the way inbound, and to go back out, there are stores to deliver to. There are stores all through New Brunswick, Nova Scotia and all through B.C. and Alberta, and it is very efficient for us to use ports that are closer to our stores. That is why we do not use the United States ports to any greater extent.

**Senator Eyton:** You talked about changing patterns and protecting the structure so that it is more efficient, but there are many players, and some are greedier than others, and all are independent and aggressive. It seems to me you are asking a great deal. Some kind of cooperation is required in order for the scheme to work. It means you have to ship with the railways, shippers, truckers and who knows what else. I suppose air cargo is one possibility. How can you possibly bring order to that mix of

**M. Sinnott:** J'ai été invité, monsieur, et je dis simplement que la situation n'est pas la même dans beaucoup d'autres cas. Je ne suis pas particulièrement altruiste en l'occurrence, mais dans la mesure où il y a dans notre système des conteneurs qui circulent à vide, le voyage aller englobe le coût du voyage de retour et cela se répercute sur l'ensemble de nos tarifs. Voyons les choses en face: les compagnies de chemins de fer ne vont pas assumer la totalité des coûts sans toucher le moindre revenu associé au transport vers l'Ouest d'un conteneur vide. Elles font de leur mieux pour les remplir. Nous faisons également de notre mieux. Quiconque a la visibilité voulue et peut conclure des partenariats ou dispose d'un levier suffisant sur les conteneurs fait de son mieux pour faire exactement ce que vous venez de décrire. Cela dit, les produits arrivent d'Asie en telle quantité, en comparaison de ceux qui sont transportés vers l'Ouest, que nous savons que beaucoup de conteneurs vides se déplacent vers l'Ouest à bord des trains.

**Le sénateur Eyton:** Quoi qu'il en soit, les compagnies ferroviaires sont contre cette pratique.

**M. Sinnott:** Oui. Si le port d'Halifax était utilisé de manière beaucoup plus intensive, ces conteneurs vides disparaîtraient.

**Le sénateur Eyton:** Qu'est-il arrivé à notre grand frère au Sud? Tout cela est bien beau parce qu'on y décrit le Canada, mais il y a beaucoup d'installations et d'options pas très loin de nous en direction sud. Les utilisez-vous? Pourquoi cela ne figure-t-il pas dans vos calculs?

**M. Sinnott:** C'est une excellente question. Vous visez dans le mille. Nous utilisons les installations de Long Beach et le port du New Jersey, mais en quantité tellement limitée que nous n'en avons pas fait mention sur le graphique. Nous utilisons Long Beach avec Maersk dans le cadre d'une lettre de transport conclu avec Maersk parce que c'est le plus grand transporteur océanique au monde et il possède là-bas son propre terminal qui est fiable. Nous utilisons le port du New Jersey pour les mêmes raisons, mais dans une bien moindre mesure que les ports de Vancouver ou d'Halifax.

Le problème est que nous n'avons pas de magasins aux États-Unis. Nous pouvons faire venir des chargements. Ils doivent nous parvenir dans des conteneurs de 40 pieds sur la totalité du trajet, après quoi ils sont acheminés jusqu'à nos magasins. Nous avons des magasins partout au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, en Colombie-Britannique et en Alberta et c'est très efficace pour nous d'utiliser des ports qui sont proches de nos magasins. C'est pourquoi nous n'utilisons pas davantage les ports des États-Unis.

**Le sénateur Eyton:** Vous avez dit qu'il faudrait changer les modalités et protéger la structure pour qu'elle soit plus efficace, mais il y a beaucoup d'intervenants et certains sont plus cupides que d'autres, et tous sont indépendants et agressifs. Il me semble que vous demandez beaucoup. Il faut une certaine collaboration pour que tout cela fonctionne. Cela veut dire que vous devez collaborer avec les chemins de fer, les transporteurs maritimes, les entreprises de camionnage et peut-être bien d'autres intervenants.

people, all of whom have their own agendas and all of whom are trying to generate their own profit?

**Mr. Sinnott:** Therein lies the challenge. I am not suggesting that it is an easy thing to do or that this committee or the government should undertake it. I am simply saying that the opportunity is there, and I agree that the more we share data and make clear what the opportunity is, the more likely it is that two parties or several parties will get together and utilize the information. We have come a long way already; for example, we co-located with CP Rail right on the railhead in Calgary, and it eliminates all our shunting. We provided CP Rail with information about what our growth rate should be from Asia, and they deployed the capacity so that we have ample capacities on the railways; however, we had to provide the information. We provide information to one of the terminals in the Port of Vancouver now, and we are working in a much better way on night gates than ever before. The genesis of it is in place. It is simply a matter of picking up the pace and utilizing more of the information.

**Senator Eyton:** I should look at the pattern of shipping. I have the ocean-going ships, and I know that business is competitive — lots of them and lots of choice.

On the other hand, I know about trucks and I drive behind them every day, and there are many trucks with lots of competition. There is a little player in the middle, namely, our two railway companies. They probably represent an opportunity to go in the way you are suggesting, but are they also a problem in that regard? I do not believe there is strong competition for the railways, particularly in certain ports.

**Mr. Sinnott:** It is a duopoly, and that limits the degree of competition. We have been fortunate working with the railways; we provide a lot of forward-looking information so that we can apprise them of what our needs are on a week-to-week and month-to-month basis. There are probably other organizations in Canada that have had a pretty difficult time with the railways. I think that one of the railways in particular runs a scheduled railway, and if you are not there at exactly the right time, you will not get on, and if you do not book in advance, you will not get on. That makes that railway incredibly productive, but if you do not give them good visibility and execute exceptionally well, it makes it difficult to work with that railway. However, that is simply the way it is in Canada with two railways.

One of the two railways in Canada is in fact a North American railway. The two railways in Canada provide a better service than some of the railways in the United States; they are very well run.

Je suppose que le fret aérien est une possibilité. Comment serait-il possible d'amener tous ces gens à marcher à l'unisson, alors qu'ils ont tous leurs propres objectifs et qu'ils essaient tous de faire des profits?

**M. Sinnott:** Voilà où réside le défi. Je ne veux pas dire que c'est une tâche facile ni que le comité ou le gouvernement devrait s'en charger. Je dis simplement que l'occasion existe, et je conviens que plus nous partageons les données et établissons clairement les paramètres de cette possibilité, plus il est probable que deux ou plusieurs parties vont se regrouper et utiliser l'information. Nous avons déjà fait beaucoup de chemin; par exemple, nous avons une coimplantation avec CP Rail à Calgary, à la tête de ligne, ce qui élimine toutes les manœuvres d'aiguillage. Nous avons fourni à CP Rail des renseignements sur notre taux de croissance probable en provenance de l'Asie et la compagnie a déployé la capacité voulue que nous ayons amplement de capacité dans le mode ferroviaire; cependant, il nous a fallu leur fournir cette information. Nous fournissons actuellement des renseignements à l'un des terminaux du port de Vancouver et nous travaillons mieux que jamais pour l'exploitation nocturne des barrières. Les éléments de base sont en place. Il s'agit simplement d'accélérer le rythme et d'utiliser davantage l'information.

**Le sénateur Eyton:** Je devrais examiner les tendances pour les transports. J'ai ici les navires océaniques et je sais que ce secteur est compétitif: il y en a beaucoup, il y a beaucoup de choix.

Par contre, je connais les camions, je les suis sur la route tous les jours et je sais qu'il y a beaucoup de camions et beaucoup de concurrence. Entre les deux, il y a un petit intervenant, nommément nos deux compagnies de chemins de fer. Elles représentent probablement un créneau permettant d'agir comme vous le proposez, mais y a-t-il également un problème de ce côté? Je ne crois pas que la concurrence soit très forte dans le domaine ferroviaire, en particulier dans certains ports.

**M. Sinnott:** C'est un duopole, ce qui limite la concurrence. Nous avons eu la chance de travailler avec les compagnies de chemins de fer. Nous leur fournissons beaucoup de projection pour que les compagnies connaissent nos besoins sur une base hebdomadaire et mensuelle. Il y a probablement d'autres organisations au Canada qui ont eu passablement de difficulté avec les chemins de fer. Je pense que l'une des compagnies en particulier exploite un train à horaire fixe et, si l'on n'est pas là exactement à l'heure dite, on rate le train et si l'on ne réserve pas à l'avance, on perd sa place. Cela rend ce chemin de fer extraordinairement productif, mais du même coup, il devient difficile de travailler avec cette compagnie, à moins de lui fournir de bons renseignements et d'avoir une capacité d'exécution exceptionnelle. Cependant, telle est la situation au Canada avec deux compagnies de chemins de fer.

L'une des deux compagnies au Canada est en fait une compagnie de chemins de fer nord-américaine. Les deux chemins de fer au Canada offrent un meilleur service que certaines compagnies aux États-Unis; elles sont assez bien dirigées.



**Senator Merchant:** I am looking at your charts. I am sitting in Regina, Saskatchewan, and we want to become part of this and take advantage of this container movement. We only have 1 million people, a lot of land, labour and service options, and minimal environmental and congestion issues. With your expertise, where do you see us fitting into this pattern? We have many products that we want to ship out, and we do not like to see empty containers going by because we need them.

**Mr. Sinnott:** There may be some organizations for whom it makes sense to situate a facility in Saskatchewan. I rather doubt that that will be the case for many of the national retailers. Why not put one in Vancouver? Well, there are no stores in the ocean, and if you take your compass and draw a circle around a facility in Vancouver, you do not get much store coverage. If you move in as far as Calgary, you can be in Vancouver in a day and bit and be through to Regina or even Winnipeg in two days.

Geographically speaking, the best place for retailers to put a facility in the West happens to be Calgary or Edmonton. It is just the geography. Other areas might logistically be of interest, but they do not lie in a retailing area. They lie in bulk terminals, gathering product together, so it can go on a rail bulk-wise, perhaps. I am not an expert in the movement of bulk products. There is a lot of research going into putting bulk products such as grain in containers. There is also the notion of air cargo and cargo coming the shortest distance from, for example, Europe via Russia, and it would be Regina and Winnipeg, so there are opportunities in air cargo on that front. In hard goods and soft goods retailing, geographically speaking, Toronto, Montreal and Calgary are probably the logistically sensible places to put one's distribution centres.

**Senator Massicotte:** It is common sense that if you can avoid empty containers, that is obviously beneficial. Having empty containers seems to be the case of many Canadian companies other than yours. Why is the Suez Canal not used more? Significant savings could be achieved. Obviously the cost of shipping is greater, but there must be a reason they do not do it more often.

**Mr. Sinnott:** There are a couple of reasons. One is that it is a long cycle time, and not all retailers agree with our thinking in this respect. Cycle time is worth a lot of money. You want to minimize the length of time between when you buy the product in China and when you get it to the customer. Some people say the cycle time is too long to go to Halifax. That would be one reason.

**Le sénateur Marchand:** J'examine vos graphiques. Je suis de Regina, en Saskatchewan, et nous voulons devenir partie intégrante de tout cela et tirer profit de l'acheminement de ces conteneurs. Nous avons seulement un million d'habitants, un territoire immense, des options en matière de main-d'œuvre et de services et très peu de problèmes en matière d'environnement et de congestion. Vous qui êtes expert en la matière, quelle situation entrevoyez-vous pour nous dans ce schéma? Nous avons beaucoup de produits que nous voulons expédier à l'extérieur et nous n'aimons pas voir passer des conteneurs vides, parce que nous en avons besoin.

**M. Sinnott:** Peut-être que pour certaines organisations, il serait logique d'implanter des installations en Saskatchewan. Je doute que ce soit le cas pour beaucoup de détaillants nationaux. Pourquoi ne pas s'installer à Vancouver? Eh bien, il n'y a pas de magasins dans l'océan et, si vous prenez un compas et que vous tracez un cercle autour d'une installation de Vancouver, vous n'obtiendrez pas une très bonne couverture en nombre de magasins. Si l'on va aussi loin que Calgary, on peut être à Vancouver en une journée et un peu plus et à Regina ou même Winnipeg en deux jours. Du point de vue géographique, le meilleur endroit pour implanter des installations dans l'Ouest, dans le cas des détaillants, c'est Calgary ou Edmonton. C'est une simple question de géographie.

D'autres endroits pourraient présenter un intérêt du point de vue logistique, mais pas dans le secteur de la vente au détail. Ce serait plutôt pour le transport en vrac, le rassemblement de produits pour les expédier ensuite en vrac par train, peut-être. Je ne suis pas expert en transport de produits en vrac. Il se fait beaucoup de recherche sur le transport de produits en vrac comme les céréales dans des conteneurs. Il y a aussi la possibilité du transport aérien et de faire venir du fret en empruntant le trajet le plus court, par exemple en provenance d'Europe via la Russie, et le point d'aboutissement serait alors Regina ou Winnipeg et il y a donc des possibilités de ce côté dans le fret aérien. Pour la vente au détail de biens durables ou de produits doux, du point de vue géographique, Toronto, Montréal et Calgary sont probablement les endroits les plus logiques, sur le plan logistique, pour y implanter des centres de distribution.

**Le sénateur Massicotte:** Il tombe sous le sens qu'il est avantageux d'éviter d'avoir des conteneurs vides. Or, beaucoup de compagnies canadiennes, à part la vôtre, semblent avoir des conteneurs vides. Pourquoi est-ce qu'on ne se sert pas plus du canal de Suez. Cela permettrait de faire des économies importantes. Oui, le coût des expéditions est plus élevé, mais il doit y avoir une raison pour laquelle elles ne s'en servent pas plus souvent.

**M. Sinnott:** Il y a deux raisons. La première est la durée du cycle, et tous les détaillants ne sont pas du même avis que vous sur ce point. La durée du cycle représente beaucoup d'argent. Vous voulez réduire au minimum la période entre le moment où vous achetez le produit en Chine et celui où vous le remettez au client. Certains trouvent que la durée du cycle est trop longue quand on va à Halifax. C'est une des raisons.



Second, not all ocean carriers are willing to call on the Port of Halifax. Many ocean carriers coming from Europe would prefer to call on Montreal and not on Halifax, or they prefer to call on New Jersey or New York. Some ocean carriers prefer to serve the east coast of the United States by coming through the Panama Canal, up the coast as far as New York, and then they turn around and go back, like a pendulum run.

Too few ocean carriers are calling on the Port of Halifax. I commend Karen Oldfield, CEO of the Port of Halifax, for the work she did visiting ports and possible cargo owners throughout Asia to convince Maersk and China Shipping to call on the Port of Halifax. Maersk undertook an acquisition of P&O Nedlloyd and had some challenges merging the two organizations. They lost a substantial amount of money two years ago and decided last spring to no longer call on the Port of Halifax, and China Shipping decided the same thing.

If more oceans carriers called on the Port of Halifax, more product could flow through there. One needs ocean carriers that come from various ports in China to arrive on various days. The ocean carriers are really in the driver's seat on this. They determine where they will call. That is another good reason why we must do what I am suggesting in the terminals in Vancouver and Halifax. We have to have outstanding terminal operations, because if the ocean carriers find that it is difficult to get product through a port, they will simply go elsewhere.

The short answer to your question is that more ocean carriers need to call on Halifax. We need to convince other retailers that the win from mitigating the empties offsets the additional cycle time for going through the Suez Canal.

Another point is that as the ships get bigger — and they are getting much bigger — they cannot move through the Panama Canal. A greater proportion of the ships are getting bigger, and Halifax is a deepwater port. There will come a day, as cargo continues to grow and as the West Coast ports get closer and closer to capacity, when it will not be nearly as difficult to convince more ocean carriers to call on the Port of Halifax. It will take some time.

**Senator Massicotte:** Is that because of the expansion of the canal?

**Mr. Sinnott:** Even with the expansion of the canal. They are building such big ships now. The Emma Maersk is an 11,000-TEU vessel, and her sister ship is a comparable size. Deepwater ports that can take large vessels will be in demand.

**Senator Massicotte:** What about going to Montreal? What percentage of ships can be accommodated through Montreal?

**Mr. Sinnott:** I do not know the exact size, but the very large ships would not be sent up there.

La deuxième, c'est que ce ne sont pas tous les transporteurs maritimes qui veulent faire escale dans le port d'Halifax. Beaucoup de transporteurs maritimes en provenance d'Europe préfèrent faire escale à Montréal plutôt qu'à Halifax, ou encore au New Jersey ou à New York. D'autres préfèrent desservir la côte est des États-Unis en passant par le canal de Panama et en remontant le littoral jusqu'à New York pour ensuite rebrousser chemin.

Trop peu de transporteurs maritimes font escale à Halifax. Je félicite Karen Oldfield, PDG du port d'Halifax, du travail qu'elle a fait quand elle s'est rendue dans des ports d'Asie rencontrer des armateurs pour convaincre Maersk et China Shipping de faire escale dans le port d'Halifax. Après s'être porté acquéreur de P&O Nedlloyd, Maersk a eu de la difficulté à fusionner les deux entreprises. Elle a accusé de grosses pertes il y a deux ans et a décidé au printemps dernier de ne plus venir à Halifax. China Shipping a pris la même décision.

Si plus de transporteurs maritimes venaient à Halifax, un volume plus important de marchandises y transiterait. Il faut que les transporteurs maritimes en provenance de divers ports de Chine arrivent des jours différents. Ce sont les transporteurs maritimes qui mènent le bal. Ce sont eux qui décident où ils feront escale. C'est une raison de plus pour faire ce que je propose de faire dans les terminaux de Vancouver et d'Halifax. Nos opérations de terminaux doivent être exceptionnelles parce que si les transporteurs maritimes ont du mal à faire transiter leurs marchandises dans un port en particulier, ils iront tout simplement ailleurs.

Bref, la réponse à votre question, c'est qu'il faut qu'un plus grand nombre de transporteurs maritimes fassent escale à Halifax. Il faut convaincre les autres détaillants que réduire le nombre de conteneurs vides compense l'allongement du cycle que représente le passage par le canal de Suez.

Par ailleurs, les navires sont de plus en plus gros et ne peuvent plus transiter par le canal de Panama. De plus en plus de navires grossissent, et Halifax est un port en eau profonde. Un jour, le volume aura atteint de telles proportions et les ports de la côte ouest se rapprocheront de plus en plus de leur pleine capacité, si bien que l'on n'aura pas autant de mal à convaincre plus de transporteurs maritimes à venir dans le port d'Halifax. Ça va prendre du temps.

**Le sénateur Massicotte:** Est-ce à cause de l'expansion du canal?

**M. Sinnott:** Même avec l'expansion du canal. On construit des navires tellement gros aujourd'hui. L'Emma Maersk est un porte-conteneurs d'une capacité de 11 000 PVP et son navire jumeau est de taille comparable. On s'arrachera les ports en eau profonde capables d'accueillir les gros navires.

**Le sénateur Massicotte:** Et aller à Montréal? Quel pourcentage de navires peut être accueilli à Montréal?

**M. Sinnott:** Je ne sais pas exactement à partir de quelle taille, mais les très gros navires n'y seraient pas envoyés.

**Senator Massicotte:** What is the cost? Whether a ship comes through Halifax or another port, it has to be unloaded, and that cost is the same. From a supplier's point of view, is it cheaper to travel by ship to Montreal or by rail on a container? You have the fixed cost of unloading, which is the same in both cases.

**Mr. Sinnott:** That is a very good question. I am not the right person to ask, because I know only what it costs to go by rail through Halifax. We do not use the Port of Montreal. We have so many stores in the Maritimes that are proximate to the Port of Halifax that it makes more sense for us to use the Port of Halifax. I do not know the answer.

**Senator Massicotte:** Let me talk about ports and efficiency. You make significant suggestions about how operators can increase their efficiency with technology. Obviously, competition has an immense benefit. If you think you will lose business because someone else is doing a better job, it increases the motivation to get your ship in shape and do the job well. You could argue that Halifax is our major competition. However, as Senator Eyton mentioned, you have direct competition in the United States. In your case, being a predominantly Canadian retailer, it does not make sense. For many other businesses, it does make sense, such as those who stop in New York.

How does our efficiency compare to the ports in Long Beach, New Jersey and New York? How do our operators compare in terms of efficiency and ability?

**Mr. Sinnott:** They are much better than some and on par with others, but I am not sure that that is the right frame of reference. We should look at the best ports in the world and aim to be amongst the best in the world rather than amongst the best in North America.

**Senator Massicotte:** Which ports are those?

**Mr. Sinnott:** I would say the new port in Shanghai, Singapore and the Port of Hong Kong. I cannot specifically name ports in Europe, but I have seen some metrics in Europe, and there are some very well run and efficient ports in Europe. To properly answer your question, we should benchmark globally and not within North America.

**Senator Massicotte:** A couple of years ago, I visited the Port of Hong Kong. How do we compare with that port and what do they do differently that is so much better than what we do?

**Mr. Sinnott:** I can quote some ideas about automation, but the best people to ask are people who run the ports here. They are highly qualified people to answer that question. I am a retailer and not really the person to talk about terminal operations or port operations. I could recommend some people.

**Senator Massicotte:** I have a follow-up to our chair's question about your distribution centre in Montreal. I gather that is

**Le sénateur Massicotte:** Quel est le coût? Que le navire passe par Halifax ou un autre port, il doit être déchargé et le coût est le même. Du point de vue du fournisseur, est-ce que cela coûte moins cher de se rendre à Montréal par bateau ou de transporter un conteneur par chemin de fer? Le coût du déchargement est fixe et est le même dans les deux cas.

**M. Sinnott:** C'est une excellente question. Ce n'est pas à moi qu'il faut la poser parce que je sais uniquement ce que cela coûte de passer par Halifax en chemin de fer. Nous ne nous servons pas des installations du port de Montréal. Nous avons tellement de magasins dans les Maritimes à proximité du port d'Halifax qu'il est plus censé pour nous de nous en servir. J'ignore la réponse.

**Le sénateur Massicotte:** Je vais maintenant parler des ports et de l'efficacité. Vous faites d'importantes suggestions quant à la façon dont les exploitants peuvent améliorer leur efficacité grâce à la technologie. Il est évident que la concurrence a d'immenses bienfaits. Si vous craignez de perdre des clients parce qu'un concurrent fait mieux le travail, cela va vous pousser à mettre votre navire dans un état impeccable et à bien faire votre travail. On pourrait soutenir qu'Halifax est notre principal rival. Mais comme le sénateur Eyton l'a dit, vous êtes en concurrence directe avec les États-Unis. Comme vous êtes surtout un détaillant canadien, ça n'a pas de sens. Pour beaucoup d'autres compagnies, ça en a, comme celles qui s'arrêtent à New York.

Quelle est votre efficacité par rapport aux ports de Long Beach, du New Jersey et de New York? Où se situent nos exploitants sur les plans de l'efficacité et des capacités?

**M. Sinnott:** Ils sont bien meilleurs que certains et à égalité avec d'autres, mais je ne suis pas sûr que ce soit le bon point de comparaison. Il faut se comparer aux meilleurs ports du monde et chercher à être dans leur catégorie plutôt que parmi les meilleurs d'Amérique du Nord.

**Le sénateur Massicotte:** Et de quels ports s'agit-il?

**M. Sinnott:** Je dirais le nouveau port de Shanghai, celui de Singapour et celui de Hong Kong. Je ne peux pas vous citer les noms des ports européens mais j'ai vu des chiffres et il y en a qui sont efficaces et très bien gérés. La bonne réponse à votre question c'est de se mesurer sur la scène mondiale et pas seulement en Amérique du Nord.

**Le sénateur Massicotte:** Il y a deux ans, j'ai visité le port de Hong Kong. Où nous situons-nous par rapport à lui et que fait-il de différent qui soit à ce point supérieur à ce que nous faisons?

**M. Sinnott:** Je pourrais vous parler de l'automatisation mais ceux qui pourront le mieux vous répondre sont ceux qui sont à la tête des ports ici. Ce sont des gens très compétents, capables de répondre à la question. Moi, je suis un détaillant et ce n'est pas vraiment moi qui peux vous parler des activités des terminaux ou des opérations portuaires. C'est à eux que je vous recommanderais de parler.

**Le sénateur Massicotte:** J'ai une question complémentaire à celle posée par la présidente au sujet de votre centre de



planned. Is your location decision relevant to the fact that CP is also looking to move their rail lines adjacent to your warehouse?

**Mr. Sinnott:** Exactly. They will be within 10 kilometres when they relocate the railway yard.

**Senator Massicotte:** That is very relevant to you, I presume.

**Mr. Sinnott:** That was a big part of the decision. In fact, had CP Rail been able to reposition perhaps two years sooner than they likely will, we probably would have been about 10 kilometres down the road at a place called Les Cèdres, on their site.

**Senator Massicotte:** In both cases, I presume the only approval you need is municipal. Is that correct? You probably also have an agricultural zoning issue. Have you resolved these approval issues for you and CP?

**Mr. Sinnott:** I cannot comment on CP. The area that Canadian Tire chose, which is very close to Les Cèdres, in Coteau-du-Lac, happened to have a big industrial park that had already been zoned as industrial. That was very helpful for us in terms of cycle time. I think there was some land adjacent to that that we did not purchase, which, if I understand it correctly, has not gone through all the approval processes yet. It is intended that it go through a process, and that could happen sometime in the future.

**Senator Oliver:** I would like some help understanding your second chart. It says that about 70 per cent of containers arriving in B.C. ports move to customers in Central and Eastern Canada. For Quebec, it says 24.1 per cent; and for Ontario, 38 per cent. Is this where most of Canadian Tire's customers are?

**Mr. Sinnott:** The percentages in black on the page are simply the percentage of that province's proportion in relation to the Canadian population. That is all it is.

**Senator Oliver:** That is not your business at all?

**Mr. Sinnott:** That is not our business.

**Senator Massicotte:** It is pretty close, I would guess.

**Mr. Sinnott:** As it happens, it is pretty close.

**Senator Oliver:** You started in the East, and you said most of your clients are in Quebec and Ontario.

**Mr. Sinnott:** Each year, our ratio of stores and sales to the Canadian population gets closer and closer to the location of the population. When we add stores, we logically add stores where we are under-serving the population, so every year the match between sales and population gets better and better. I do not have the data in front of me, but the population of Ontario is 38 per cent of the total population of Canada. I think we might be a little higher than that in terms of percentage of sales as a total.

distribution à Montréal. Je crois savoir que c'est quelque chose de prévu. Le choix de l'emplacement est-il relié au fait que le CP songe à déplacer ses lignes de chemins de fer à proximité de votre entrepôt?

**M. Sinnott:** Tout à fait. Elles se situeront dans un rayon de 10 kilomètres lorsqu'elle déménagera sa gare de marchandises.

**Le sénateur Massicotte:** J'imagine que c'est très important pour vous.

**M. Sinnott:** Cela a beaucoup joué dans notre décision. De fait, si CP Rail avait pu le faire deux ans plus tôt, nous nous serions sans doute installés une dizaine de kilomètres plus loin, là où elle se trouve, à un endroit appelé Les Cèdres.

**Le sénateur Massicotte:** Dans les deux cas, j'imagine que la seule autorisation dont vous avez besoin est celle de la municipalité, n'est-ce pas? Vous avez sans doute aussi un problème de zonage agricole. Vous-même et le CP avez-vous réglé ces problèmes d'autorisation?

**M. Sinnott:** Je ne peux pas parler pour le CP. L'emplacement choisi par Canadian Tire, qui est très près de Les Cèdres, à Coteau-du-Lac, se trouve à avoir un gros parc industriel: il s'agit donc déjà d'une zone industrielle. Cela nous a beaucoup facilité les choses en ce qui concerne la durée du cycle. Je pense qu'il y a des terrains avoisinants que nous n'avons pas achetés et qui, sauf erreur, n'ont pas encore obtenu tous les permis nécessaires. La filière doit être suivie et cela pourrait se faire à un moment donné dans l'avenir.

**Le sénateur Oliver:** Je voudrais essayer de comprendre votre deuxième tableau. On y lit qu'environ 70 p. 100 des conteneurs qui arrivent dans les ports de la Colombie-Britannique sont destinés à des clients du centre et de l'Est du pays. Dans le cas du Québec, on dit 24,1 p. 100. Dans celui de l'Ontario, 38 p. 100. Est-ce là où se situe la majorité des clients de Canadian Tire?

**M. Sinnott:** Le pourcentage en noir représente simplement la proportion de la population de la province par rapport à l'ensemble du pays. C'est tout.

**Le sénateur Oliver:** Ça ne représente pas du tout vos clients?

**M. Sinnott:** Ce ne sont pas nos clients.

**Le sénateur Massicotte:** Ça doit sans doute s'en rapprocher.

**M. Sinnott:** Effectivement, c'est proche.

**Le sénateur Oliver:** Vous avez commencé dans l'Est et vous dites que la plupart de vos clients sont au Québec et en Ontario.

**M. Sinnott:** Chaque année, le volume de nos magasins et de nos ventes par rapport à la population canadienne se rapproche de plus en plus des centres de population. Nos nouveaux magasins sont placés là où la population est moins bien servie, c'est logique. Pour cette raison, chaque année, le volume des ventes se rapproche de plus en plus de la densité démographique. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais la population de l'Ontario représente 38 p. 100 de la population totale du pays. Notre pourcentage des ventes est peut-être un peu plus élevé que cela.



**Senator Oliver:** If that is correct and most of your sales are in Eastern Ontario — Toronto, Hamilton and Ottawa — it would seem that Halifax port would be more proximate for you than Vancouver to get to those markets in Eastern Ontario.

**Mr. Sinnott:** As it happens, there is an optimal number to get to in terms of how much we flow through Halifax based on what we do sell in the Maritimes and Quebec. We moved about 11 million cubic feet through there last year, and that amounted to about 5,000 containers. Once we get close to 9,000 or 10,000 containers, that will be the right number for Canadian Tire to flow through on a steady state basis, adding a little bit every year for inflation. We are not moving as much through the Port of Halifax as we would like to yet, but the rate of acceleration is very high and we are moving more and more through there every year.

**Senator Eyton:** Your presentation was very interesting. You have described the promised land, but you still have not told us how we can get there.

**Mr. Sinnott:** Senator, you make a good point. You said earlier that there are many parties involved. How do you get them all to work together? There is no magic. We have to work together on it. Even if you work on a customer-supplier basis one to one, the provision of forward-looking information is the key. We just have to keep working away at it. If one were in China and not advocating this at all, someone would mandate this to happen. I do not agree with that, and I am not suggesting that in any way.

**Senator Eyton:** I will be more precise. What can the government do?

**Mr. Sinnott:** I think government has already done a lot. The Gateway strategy is a great way to provide a framework for the public and public sectors to work together. I think also the work done by Minister Emerson and by the Province of British Columbia with the Port of Vancouver to solve the problem out there was excellent. I am not sure there much more the government should be doing right now in this respect. The three individual CEOs recently wrote a report on the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative that was made public this week. That was delivered to Minister Emerson this week, and they set forth in far greater detail than I did today what the challenges and opportunities are.

**Senator Oliver:** Who were the three CEOs?

**Mr. Sinnott:** They were Jeff Burghardt, Arthur Defehr and Richard Turner, and the report is on the Transport Canada website, I think.

**Senator Massicotte:** I do not have a question, but I could make a note that is not relevant to this. We are talking about shipping, but the real mystery is that Canadian Tire as a retail concept is immensely successful in Canada and not duplicated anywhere in the world. How can you be so successful in Canada? Congratulations.

**Mr. Sinnott:** Thank you.

**Le sénateur Oliver:** Si c'est le cas, et si le gros de vos ventes se font dans l'Est de l'Ontario — à Toronto, Hamilton et Ottawa, il me semble que le port à Halifax serait plus pratique pour vous que celui de Vancouver.

**M. Sinnott:** En fait, il y a un chiffre optimal à atteindre en ce qui concerne ce qui doit passer par Halifax pour nos ventes dans les Maritimes et au Québec. Quelque 11 millions de pieds cubes de marchandises y ont transité l'an dernier, soit à peu près 5 000 conteneurs. Quand nous aurons atteint entre 9 000 et 10 000 conteneurs, Canadian Tire aura atteint le chiffre qui lui convient pour y transiter de manière régulière, en ajoutant un petit peu chaque année en raison de l'inflation. Nous ne faisons pas passer autant de marchandises qu'on le voudrait par le port d'Halifax — pas encore — mais le taux de croissance est très élevé et nous allons y faire transiter de plus en plus de marchandises chaque année.

**Le sénateur Eyton:** Votre exposé a été fort intéressant. Vous nous avez décrit la terre promise mais il vous reste encore à nous montrer comment y parvenir.

**M. Sinnott:** Vous avez raison, sénateur. Vous avez dit tout à l'heure qu'il y a beaucoup d'intervenants. Comment les amener à collaborer ensemble? Il n'y a pas de formule magique. Il faut s'y employer ensemble. Même si vous travaillez individuellement entre un client et un fournisseur, la clé, c'est de disposer d'informations axées sur l'avenir. Il faut persévérer. Quelqu'un en Chine qui ne voudrait pas s'y prêter se verrait contraint de le faire. Évidemment, ce n'est pas du tout ce que je recommande.

**Le sénateur Eyton:** Je vais être plus précis. Qu'est-ce que le gouvernement peut faire?

**M. Sinnott:** Le gouvernement a déjà beaucoup fait. La stratégie sur la Porte d'entrée offre un excellent cadre permettant aux secteurs privé et public de collaborer. Je trouve aussi excellent le travail fait par le ministre Emerson et la Colombie-Britannique en collaboration avec le port de Vancouver pour régler le problème qu'il y avait là. Je ne suis pas sûr que le gouvernement puisse faire beaucoup d'autre actuellement. Les trois PDG ont récemment rédigé un rapport sur l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, qui a été rendu public cette semaine. Il a été remis au ministre Emerson cette semaine, et ils ont exposé de façon beaucoup plus détaillée que moi aujourd'hui la nature des difficultés et les occasions qui s'offrent.

**Le sénateur Oliver:** Qui sont ces trois PDG?

**M. Sinnott:** Il s'agit de Jeff Burghardt, Arthur Defehr et Richard Turner; le rapport se trouve sur le site web de Transports Canada, je crois.

**Le sénateur Massicotte:** Je n'ai pas de question, mais j'aimerais faire une observation qui est sans rapport avec ceci. On discute de transport de marchandises mais le vrai mystère c'est que comme concept de commerce de détail, Canadian Tire est une immense réussite au Canada qui n'a pas d'équivalent dans le monde. Comment pouvez-vous réussir si bien au Canada? Mes félicitations.

**M. Sinnott:** Merci.

**Senator Oliver:** He might want to give an answer.

**Mr. Sinnott:** It is a mystery.

**Senator Eyton:** I was looking forward to your appearing at the same table as Wal-Mart and agreeing on a strategy.

**The Chair:** Wal-Mart will appear before us too. Thank you very much for accepting our invitation to appear before the committee. We were looking forward to having you with us, and we are pleased with all of your answers. Thank you very much again.

**Mr. Sinnott:** Thank you, Madam Chair.

**The Chair:** Honourable senator, we will adjourn until next Wednesday. We will have as our witness, from the Port of Montreal, Mr. Pelletier, the new CEO of the Port of Montreal. We will also deal with the file sent to us today by the Senate, the observations. We dealt with that last June. It was sent to us again today, so we will have to deal with this next week after we hear from Mr. Pelletier and send a report to the house to be adopted.

**Senator Oliver:** I do not know anything about it, but do you have to have witnesses on it?

**The Chair:** The people from the ministry will attend. If we have questions, they will answer them, but they already did that. We already did all the work, but it was not reported because of the prorogation or something. We will deal with it next Wednesday.

The committee adjourned.

**Le sénateur Oliver:** Peut-être voudra-t-il nous répondre.

**M. Sinnott:** C'est un mystère.

**Le sénateur Eyton:** J'espérais vous voir comparaître à la même table que Wal-Mart pour vous entendre sur une stratégie.

**La présidente:** Wal-Mart va comparaître devant nous aussi. Merci beaucoup d'avoir accepté notre invitation de comparaître au comité. Nous avions très hâte de vous entendre et nous sommes très heureux de vos réponses. Merci beaucoup encore une fois.

**M. Sinnott:** Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Nous allons ajourner jusqu'à mercredi prochain. Notre témoin sera M. Pelletier, nouveau PDG du port de Montréal. Nous allons aussi discuter du dossier que nous a transmis le Sénat aujourd'hui, des observations. Nous en avons discuté en juin dernier. Cela nous a été renvoyé à nouveau aujourd'hui et nous devons en débattre la semaine prochaine, après avoir entendu M. Pelletier et transmis au Sénat un rapport à adopter.

**Le sénateur Oliver:** Je ne sais pas du tout de quoi il s'agit. Avez-vous des témoins à entendre?

**La présidente:** Des gens du ministère vont venir. Ils répondront aux questions que nous aurons, mais ils l'ont déjà fait. Tout le travail a été fait, mais cela n'a pas fait l'objet d'un rapport à cause de la prorogation ou de quelque chose. Il en sera question mercredi prochain.

La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Wednesday, January 30, 2008

*Canadian Tire Corporation:*

Patrick R. Sinnott, Senior Vice-President, Supply Chain;  
Caroline Casselman, Director, Community and Public Affairs.

TÉMOINS

Le mercredi 30 janvier 2008

*Société Canadian Tire :*

Patrick R. Sinnott, vice-président principal, Approvisionnement;  
Caroline Casselman, directrice, Collectivité et affaires publiques.





Second Session  
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

Wednesday, February 6, 2008

---

### Issue No. 4

#### Sixth meeting on:

The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

#### First (final) meeting on:

User Fees Proposal for a spectrum  
licence fee for broadband  
safety communications

---

INCLUDING:  
THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE  
(User Fee Proposal)

---

WITNESSES:  
(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-neuvième législature, 2007-2008

## SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Présidente :*  
L'honorable LISE BACON

---

Le mercredi 6 février 2008

---

### Fascicule n° 4

#### Sixième réunion concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

#### Première (dernière) réunion concernant :

La proposition relative aux frais d'utilisation concernant  
un droit de licence de spectre pour les communications  
des services de sécurité publique

---

Y COMPRIS :  
LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Le proposition relative aux frais d'utilisation)

---

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)

## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Dawson	(or Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Change in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Dawson substituted for that of the Honourable Senator Massicotte (*January 31, 2008*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente* : L'honorable Lise Bacon

*Vice-président* : L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modification de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Dawson est substitué à celui de l'honorable Massicotte (*le 31 janvier 2008*).



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, January 30, 2008:

The Honourable Senator Comeau tabled the following:

Department of Industry User Fees Proposal for a spectrum licence fee for broadband public safety communications in bands 4940-4990 MHz, pursuant to the *User Fees Act*, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2).—Sessional Paper No. 2/39-382. (*Pursuant to Rule 28(3.1), this document is deemed referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications*)

The question being put on the motion, it was adopted.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* le mercredi 30 janvier 2008 :

L'honorable sénateur Comeau dépose sur le bureau ce qui suit :

Proposition relative aux frais d'utilisation du ministère de l'Industrie concernant un droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans les bandes 4 940-4 990 MHz, conformément à la *Loi sur les frais d'utilisation*, L.C. 2004, ch. 6, par. 4(2).—Document parlementaire n° 2/39-382. (*Conformément à l'article 28(3.1) du Règlement, ce document est considéré comme renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications*)

La motion, mise aux voix, est adoptée.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, February 6, 2008

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Fox, P.C., Johnson, Mercer, Merchant, Tkachuk and Zimmer (9).

*In attendance:* John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

## WITNESSES:

*Montreal Port Authority:*

Patrice Pelletier, Chief Executive Officer;

Jean Mongeau, Vice President, Legal Affairs and Secretary;

Stéphanie Isaacs, Director, Government Relations.

Mr. Pelletier made a statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 7:45 p.m., pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, January 30, 2008, the committee began its consideration of the Department of Industry User Fees Proposal for a spectrum licence fee for broadband public safety communications in bands 4940-4990 MHz, pursuant to the *User Fees Act*, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2)—Sessional Paper No. 2/39-382.

## WITNESSES:

*Industry Canada:*

Kevin Lindsey, Acting Assistant Deputy Minister, Spectrum, Information Technologies and Telecommunications;

Glenn Sheskay, Counsel, Legal Services;

Heather Hall, Manager, Emerging Networks.

The witnesses from Industry Canada answered questions.

The committee considered a draft report.

The Honourable Senator Tkachuk moved that the committee adopt the report.

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 6 février 2008

(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Fox, C.P., Johnson, Mercer, Merchant, Tkachuk et Zimmer (9).

*Aussi présents :* John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Également présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son examen des questions relatives au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

## TÉMOINS :

*Administration portuaire de Montréal :*

Patrice Pelletier, président-directeur général;

Jean Mongeau, vice-président, Affaires juridiques, et secrétaire;

Stéphanie Isaacs, directrice des Relations gouvernementales.

M. Pelletier fait une déclaration puis, aidé des autres témoins, répond aux questions.

À 19 h 45, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 janvier 2008, le comité entreprend son examen de la proposition relative aux frais d'utilisation du ministère de l'Industrie concernant un droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans les bandes 4940-4990 MHz, conformément à la *Loi sur les frais d'utilisation*, L.C. 2004, ch. 6, par. 4(2) — Document parlementaire n° 2/39-382.

## TÉMOINS :

*Industrie Canada :*

Kevin Lindsey, sous-ministre adjoint par intérim, Spectre, technologies de l'information et télécommunications;

Glenn Sheskay, avocat, Services juridiques;

Heather Hall, gestionnaire, Réseaux émergents.

Les témoins d'Industrie Canada répondent aux questions.

Le comité examine une ébauche de rapport.

L'honorable sénateur Tkachuk propose que le comité adopte le rapport.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 8 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 20 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*



**REPORT OF THE COMMITTEE**

Thursday, February 7, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**THIRD REPORT**

Your Committee, to which was referred the document "Department of Industry User Fee Proposal for a Spectrum Licence Fee for Broadband Public Safety Communications in the Frequency Band 4940-4990 MHz" has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, January 30, 2008, examined the proposed new user fee and, in accordance with section 5 of the User Fees Act, recommends that it be approved. Your Committee appends to this report certain observations relating to the proposal.

Respectfully submitted,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chair*

**Observations**

**of the Standing Senate Committee on Transport  
and Communications on a Proposal for a Spectrum Licence  
Fee for Broadband Public Safety Communications  
in the Frequency Band  
4940-4990 MHz**

Your Committee supports the philosophy behind the proposal, namely that the radio spectrum is a valuable asset that should be well-managed for the benefit of all Canadians. The proposed fee, chosen to reflect the economic value of the spectrum band, is an attempt to use the price system for the efficient allocation of a scarce resource. This is commendable, but your committee has several concerns with the proposal.

Your committee's first concern is that the users of this spectrum band are public safety entities (police departments, fire departments, ambulance services, et cetera.). These are generally non-commercial entities, often financed by some level of government and often engaged in emergency services. Many would argue that public safety entities should not pay fees that reflect the alternative use of spectrum by commercial users.

Your committee's second concern is that the fee proposed is, at best, an imprecise reflection of the economic value of the 4940-4990 MHz spectrum band. Industry Canada looked at other countries but did not find a useful model, so they took fees for commercial (and exclusive) use of spectrum in Canada and adjusted downward because the public safety spectrum would be shared. In practice, the department chose the lower end of the range for commercial-use fees and divided by four. The proposed fee is thus based on several subjective elements.

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le jeudi 7 février 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

**TROISIÈME RAPPORT**

Votre Comité, auquel a été référé le document Proposition de droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans les bandes 4940-4990 MHz d'Industrie Canada, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 30 janvier 2008, étudié la nouvelle proposition aux frais d'utilisation et, conformément à l'article 5 de la Loi sur les frais d'utilisation, recommande son approbation. Votre Comité joint au présent rapport certaines observations concernant la proposition.

Respectueusement soumis,

**Observations**

**du Comité sénatorial permanent des transports  
et des communications concernant une proposition relative  
aux droits de licence visant l'utilisation du spectre  
pour les communications des services de sécurité publique  
à large bande dans les bandes 4940-4990 MHz**

Le Comité appuie le principe qui sous-tend la proposition, à savoir que le spectre des radiofréquences est une ressource précieuse qui doit être bien gérée dans l'intérêt de tous les Canadiens. Les droits proposés reflètent la valeur économique de la bande du spectre; le système de droits vise l'affectation efficace d'une ressource peu abondante. L'intention est louable, mais le Comité a plusieurs préoccupations au sujet de la proposition.

Premièrement, les utilisateurs de cette bande du spectre sont des organismes de sécurité publique (services de police, des incendies, d'ambulance, et cetera.). Il s'agit généralement d'organismes non commerciaux qui sont souvent financés par un ordre de gouvernement et qui offrent souvent des services d'urgence. Nombreux sont ceux qui affirmeraient que les organismes de sécurité publique ne devraient pas payer des droits qui reflètent l'utilisation commerciale du spectre.

Deuxièmement, les droits proposés ne sont qu'un reflet imprécis de la valeur de la bande de spectre 4940-4990 MHz. Industrie Canada a examiné la façon de faire d'autres pays, mais n'a trouvé aucun modèle utile; le ministère a donc pris les droits d'utilisation commerciale (et exclusive) du spectre au Canada et les a rajustés à la baisse étant donné que le spectre visant la sécurité publique serait partagé. En pratique, il a choisi la limite inférieure de la fourchette des droits d'utilisation commerciale et l'a divisée par quatre. Les droits proposés sont donc fondés sur plusieurs éléments subjectifs.

Your committee's third concern is that the quest for a fee that reflected "economic value" led the department to reject a fee based on cost recovery. In the U.S. fees for the 4940-4990 MHz spectrum band will not be chosen to reflect economic value; non-auctioned spectrum in the U.S. may only reflect the cost recovery for the management of the spectrum.

Your committee accepts the current proposal but urges Industry Canada to revisit its policy for the pricing of spectrum to be used by public safety entities. In particular, the department should consider the efficiency issues associated with fees based on cost recovery.

Troisièmement, la recherche de droits qui reflètent la « valeur économique » a amené le ministère à rejeter des droits fondés sur le recouvrement des coûts. Aux États-Unis, les droits d'utilisation de la bande 4940-4990 MHz ne sont pas établis en fonction de la valeur économique; les fréquences non attribuées par enchères ne correspondent qu'aux frais de gestion du spectre.

Le Comité accepte la proposition, mais il engage Industrie Canada à revoir sa politique de tarification de l'utilisation du spectre par les organismes de sécurité publique. Le ministère devrait plus particulièrement examiner les questions d'efficacité se rattachant aux droits établis en fonction du recouvrement des coûts.

## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday February 6, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and communications is meeting today at 6:15 pm to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central containers ports and current and appropriate future policies relating thereto.

**Senator Lise Bacon** (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** Honourable senators, I call the meeting to order. This evening, we are glad to welcome representatives of the Montreal Port Authority: Mr. Patrice Pelletier, Chief Executive Officer, Ms. Stéphanie Isaacs, Director, Government Relations, and Mr. Jean Mongeau, Vice-President, Legal Affairs and Secretary.

As you know, we are here to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and Central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

We are very glad to welcome you here, Mr. Pelletier, and we will hear your presentation first; subsequently, the senators will surely have several questions for you.

**Patrice Pelletier, Chief Executive Officer, Montreal Port Authority:** Madam Chair, I want to thank you for giving me the podium this evening to complete the presentation made on May 14 by my predecessor, M. Taddeo. I will take this opportunity to share my perspectives on the future of various types of containerized freight traffic at the Port of Montreal, and certain measures that need to be taken to ensure its sustainability.

First, as you indicated, I would like to mention that I am accompanied this evening by Mr. Mongeau and Ms. Isaacs. I would call on them if necessary, depending on the questions raised.

Allow me to begin by reminding you that the Port of Montreal is the first Container Port on the North Atlantic Route, and it contributes to the creation of 17,500 direct and indirect jobs, in addition to wielding an economic impact of almost 2 billion dollars.

In October 2007, when I assumed my duties as President and CEO, I immediately grasped the importance of the container

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 6 février 2007

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, pour étudier le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente :** Honorables sénateurs, je déclare la séance ouverte. Ce soir, nous sommes heureux de recevoir les représentants de l'Administration portuaire de Montréal : M. Patrice Pelletier, président-directeur général, Mme Stéphanie Isaacs, directrice des relations gouvernementales, et M. Jean Mongeau, vice-président, affaires juridiques et secrétaire de l'administration.

Comme vous le savez nous faisons l'étude, et nous ferons un rapport, sur le trafic du fret conteneurisé, actuel et à venir, manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Ouest, les ports à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Nous sommes très heureux de vous avoir avec nous, monsieur Pelletier, et nous entendrons votre présentation en premier; ensuite, les sénateurs auront sûrement plusieurs questions à vous poser.

**Patrice Pelletier, président-directeur général, Administration portuaire de Montréal :** Madame la présidente, je tiens à vous remercier de la tribune que vous m'offrez ce soir pour compléter la présentation qui vous a été faite le 14 mai dernier par mon prédécesseur, M. Taddeo. Je profiterai de cette occasion pour vous faire part de ma vision de l'avenir du trafic des marchandises diverses conteneurisées au Port de Montréal et surtout des mesures qui devront être prises pour en assurer la pérennité.

Premièrement, comme vous l'avez signalé, je tiens à mentionner que je suis accompagné ce soir par M. Mongeau et Mme Isaacs. Si c'est nécessaire, durant la période de questions, je vais me référer à eux pour certains points que vous allez soulever.

Permettez-moi de vous rappeler que le Port de Montréal est le premier port à conteneur sur la route de l'Atlantique Nord. Il contribue à la création de plus de 17 500 emplois directs et indirects, en plus d'avoir un impact économique de plus de deux milliards de dollars.

Au mois d'octobre 2007, lorsque je suis entré en fonction au poste de président-directeur général, j'ai immédiatement saisi



traffic in the Port of Montreal. I especially understood the need to ensure sustainability by doing everything possible to meet its growth needs.

It was therefore of primary importance for me to implement a strategic plan, including a new mission, a new vision, targeted strategic directions, and concrete action plans.

This task has been ongoing since we began developing our strategic plan, in November 2007, to set these strategic directions that will enable the Port of Montreal to become the Gateway of choice to the North American Continent. We expect to release the general terms of the new strategy in April.

We must understand that occupying the first rank in containerized freight traffic in North Atlantic is already a massive achievement. But to rest on our laurels would mean that our competition would overtake us. So we must constantly find solutions and implement initiatives in order to respond to market growth and develop new markets.

The development of the Port of Montreal is a social project. One of our strategies will be to develop a significant presence in the society and population of greater Montreal. This will involve re forging links between the port and economic stakeholders, and between the port and the population, bringing people together, and developing a feeling of pride and belonging among Montrealers with respect to the port.

This process will also integrate an efficient and effective developmental approach to government and Para government relations. Our strategy is to raise the city's awareness of the port.

We also want to make the Port of Montreal a leader in sustainable development in the maritime sector. This means developing innovative projects while contributing to the sustainable development of greater Montreal and its community. This also means making sure that we stay at the leading edge of environmental management, influencing our partners to adopt our sustainable development goals and seeing that they contribute to them.

No doubt, during the past months, you have heard about the example of the green alliance, which clearly shows the cooperation and partnership that exist in maritime transport, as the people in the industry have associated for a common cause, which is the greening of maritime transport.

Over the years, especially since 1960, the Port of Montreal has seen a modest but steady growth in terms of volume, although the composition of the total volume has significantly changed with increasing amounts of containerized goods.

l'importance du trafic de conteneur pour le Port de Montréal. J'ai surtout compris la nécessité d'en assurer la pérennité en prenant toutes les mesures requises pour répondre aux besoins de cette croissance.

Il était donc pour moi de première importance de mettre en place un plan stratégique qui comprendrait une nouvelle vision, une nouvelle mission, des orientations stratégiques ciblées, mais surtout des plans d'action concrets pour mettre en œuvre cette vision.

Ce travail est en cours, puisque nous l'avons amorcé il y a quelques semaines, en novembre 2007. Notre plan stratégique établira les orientations stratégiques permettant au Port de Montréal de devenir la porte d'entrée de commerce préférentiel du continent nord-américain. Nous ferons connaître les grandes lignes de cette nouvelle stratégie en avril prochain.

Il faut bien comprendre que d'occuper le premier rang au niveau du transport des marchandises diverses conteneurisées sur l'Atlantique Nord est une grande réussite en soi. Mais s'en satisfaire aurait pour effet de permettre à la concurrence qui se situe sur la côte Est nord-américaine de nous rattraper. Nous devons donc constamment trouver des solutions et mettre en place des initiatives, pour répondre à la croissance des marchés, mais surtout pour en développer de nouveaux.

Le développement du Port de Montréal est pour nous un projet de société. Une de nos stratégies sera de développer une présence significative auprès de la société et la population du grand Montréal. Il s'agit de recréer des liens entre le port et les intervenants économiques, entre le port et la population; se rapprocher, favoriser un sentiment de fierté et d'appartenance des Montréalais envers leur port.

Ce processus intégrera également une approche de développement de relations gouvernementales et paragouvernementales efficaces et utiles. Notre stratégie est de réaliser le port dans la ville.

Nous voulons aussi faire du Port de Montréal un leader du développement durable dans le secteur maritime. Cela implique d'élaborer des projets innovateurs en contribuant au développement durable du grand Montréal et de sa communauté locale. Cela veut également dire s'assurer d'être à l'avant-garde de la gestion environnementale et surtout d'influencer nos partenaires pour qu'ils adoptent nos objectifs de développement durable et qu'ils y contribuent.

L'exemple que vous avez sûrement entendu parler depuis quelques mois, c'est l'alliance verte, un exemple probant de cette collaboration, de partenariat dans le transport maritime, où les gens de l'industrie se sont associés envers une cause commune, c'est-à-dire de faire du transport maritime un secteur plus vert qu'il l'est actuellement.

Au fil des ans, notamment depuis 1960, le Port de Montréal, en termes de volume, a connu une croissance modeste et constante, mais la constitution de son volume total a changé de façon très significative pour laisser de plus en plus de place aux marchandises conteneurisées.

I refer you to table A1, which clearly shows the change in type of traffic overtime. On this graph, the grey curb shows that from 1968 to 2006, there was a very significant increase in container traffic in Montreal, and the city continued to grow at a good pace.

The Port of Montreal is a formidable gateway for trade, with its integrated intermodal system that brings together and develops privileged relationship with all its stakeholders. These stakeholders are the ship holders, the stevedores, and the rail and trucking companies. This synergy has enabled, and will continue to enable, the Port of Montreal to offer state-of-the-art integrated services that are still competitive.

Among the chief competitive advantages of the Port of Montreal are its geographic location, its rail network interface, its productivity and stability, its high performance integrated system, and finally, the quality of its customer relations and services.

It is important to remember that 60 per cent of the containerized traffic goes to Ontario and western Canada, while another 40 per cent shipped directly to the American Mid-West, to Chicago and Detroit.

With all this in mind, I felt it was imperative to implement a strategy to ensure that the Port of Montreal can maintain its current level of containerized traffic, but also increase its existing volumes.

We must do everything possible to strengthen our competitive position on the North Atlantic route, but we also have to analyze opportunities to develop new markets by seeking new routes that our current customers and new lines could use.

For example, the enlarging of the Panama Canal and the development of new hubs, such as the one developed by the Mediterranean Ship Company (MSC) at Freeport in the Bahamas, would create new opportunities for the Port of Montreal. We must move in this direction.

I now refer you to table A-2 which presents the 2006 container trade routes, and which shows that the Port of Montreal still has plenty of opportunities to develop new routes.

Most of Montreal's freight traffic is represented by this little black line which stands for the North Atlantic route, and you see all the other existing routes which point towards the northeast of the American continent, for instance the West Indies line which is the blue curb. You have the grey curb that goes through the Panama Canal. All this represents added potential in trade for Canada and, of course, for Montreal.

Je vous réfère donc au tableau A1, qui montre clairement le changement des types de trafic manutentionnés durant cette période. Sur ce graphique, la courbe grise démontre que de 1968 à 2006, il y a eu une augmentation très significative du trafic conteneurisé et Montréal a pu continuer à connaître une croissance intéressante.

Le Port de Montréal est une porte d'entrée formidable pour le commerce, dotée d'une plaque intermodale intégrée, qui a su regrouper et développer une relation privilégiée avec l'ensemble de ses intervenants. Ces intervenants sont les armateurs, les arrimeurs, les compagnies de chemin de fer et de camionnage. Cette synergie a permis et continue de permettre au Port de Montréal d'offrir un service intégré de premier plan tout en demeurant concurrentiel.

Parmi les principaux avantages concurrentiels du Port de Montréal, on retrouve sa situation géographique en plein cœur de l'Amérique, son interface avec le rail, la productivité et la stabilité de sa main-d'œuvre, la performance de son système intégré et, finalement, la qualité de ses services à la clientèle.

Il est important de rappeler que 60 p. 100 du trafic conteneurisé manutentionné à Montréal a pour destination le Québec, l'Ontario et l'Ouest canadien, alors que l'autre 40 p. 100 dessert directement le Midwest américain, soit principalement Chicago et Détroit.

Fort de ces constatations, il était primordial de mettre en place une stratégie permettant d'assurer au Port de Montréal le maintien du niveau de son trafic conteneurisé actuel, mais surtout, encore une fois, de lui permettre d'augmenter ses volumes présents.

Nous devons tout mettre en œuvre pour renforcer notre avantage compétitif sur la route de l'Atlantique Nord, mais nous devons également analyser les opportunités de développer de nouveaux marchés en recherchant de nouvelles routes qui pourront être desservies par nos clients actuels et possiblement par de nouvelles lignes maritimes.

À titre d'exemple, il y a l'agrandissement du Canal de Panama qui devrait voir le jour en 2014 et le développement de nouveaux hubs comme celui qu'a développé la Mediterranean Ship Company, à Freeport, dans les Bahamas. Ces innovations vont créer de nouvelles opportunités pour le Port de Montréal et c'est dans ce sens que nous devons œuvrer.

Je vous réfère maintenant au tableau A2. Vous avez une carte du monde sur laquelle on vous présente les routes de commerce par conteneurs utilisées en 2006 et qui démontre encore clairement qu'il y a beaucoup d'opportunités de développement pour le Port de Montréal sur ces nouvelles routes.

La majeure partie du transport de marchandises de Montréal est représentée par cette petite ligne noire qui représente la route de l'Atlantique Nord et vous voyez toutes les autres routes qui existent, qui éventuellement pointent vers le Nord-Est américain, par exemple la route des Caraïbes qui est la courbe en bleu. Vous avez la courbe en gris qui passe via le canal de Panama. Tout cela représente un potentiel additionnel de commerce pour le Canada et, bien sûr, pour Montréal.



North American container traffic grew from 2000 to 2005 by 12.3 per cent with Southeast Asia, 10.3 per cent with Northeast Asia, 8.7 per cent with Latin America, and was practically flat with Europe.

Nonetheless, the Port of Montreal has had a growth rate of more than 5 per cent over the past five years, and in 2007, its growth rate went up to 9.4 per cent. Nevertheless, a European comeback is forecast for 2005-2015, with 5.7 per cent predicted growth, and 6 per cent with Southeast Asia and 8.5 per cent with Northeast Asia, as shown in table A-3.

Table A3 shows growth by region for the period from 2000 to 2015. We are specifically interested in the green part of the graph that shows that European growth in trade will have a comeback, which correlates very well with our future growth in Montreal.

Today the Montreal Port Authority is at a crossroads. It must pull out all the stops to acquire the infrastructures and capacity required to meet this traffic growth. Clearly, not to respond or to respond too much, would have the direct impact of losing our competitive edge and consequently our market share. This is an extremely competitive and volatile market.

There are several market trends concerning containerized goods. They could exert varying impacts on traffic in the Port of Montreal. That is why we must consider these five factors: first, consolidation, alliances and the emergence of mega transporters in the industry; second, use of large vessels for economy of scale and cost reductions. To give you an idea of the size of the mega containers, each one can transport from 8,000 to 14,000 containers.

There will also be changes arising from the level of risk involved in putting so much freight on a ship and using so much logistics in a port.

Third, there are changes in management and logistic chain strategies. Some companies have a very vertical chain strategy. Not only do they want to control the maritime line, but they also want to control the railway, the trucking, et cetera. Fourth, the availability of rapid, efficient and cost competitive intermodal transport systems and finally the new port and shipping technologies.

Today the Port of Montreal is in an enviable position, but it must cope with major challenges if it is to achieve its growth objectives. Keep in mind that, besides its privileged geographic location, it is served by two major railway systems, as I mentioned earlier, it still offers the best transit time of the eastern ports on its land portion, right up to Chicago and Detroit. The port will also have to cope with rapidly growing ports in the United States, and it absolutely must make major investments to address its capacity problem. To do so, it needs to be able to play with flexible and

En ce qui concerne la croissance du conteneur en Amérique du Nord pour la période 2000-2005, elle a été de 12,3 p. 100 pour l'Asie du sud-est, 10,3 p. 100 pour le nord-est de l'Asie, 8,7 p. 100 pour l'Amérique latine et pratiquement neutre pour l'Europe.

Malgré cela, le Port de Montréal a affiché une croissance supérieure à 5 p. 100 depuis les cinq dernières années et en 2007, sa croissance s'élevait à 9,4 p. 100. Néanmoins, pour ce qui est des prévisions pour 2005 à 2015, il y aura une prévision de croissance avec l'Europe de 5,7 p. 100, pour l'Asie elle sera de 6 p. 100 à 8 p. 100, dépendamment si l'on se situe au sud-est ou au nord-est.

Le tableau A3 montre la croissance par région pour la période de 2000 à 2015. Ce qui nous intéresse, c'est particulièrement l'élément vert du graphique qui montre que la croissance européenne au niveau du commerce va reprendre, ce qui corrèle très bien avec notre future croissance à Montréal.

L'Administration portuaire de Montréal est aujourd'hui à la croisée des chemins. Elle doit tout mettre en place, tant au niveau des infrastructures requises que de la capacité nécessaire pour répondre à la croissance de son trafic. Bien entendu, ne pas réagir ou réagir trop tard, aurait pour effet direct de nous faire perdre notre situation compétitive et implicitement, notre part de marché. Il s'agit d'un marché extrêmement compétitif et volatil.

Il y a plusieurs tendances sur le marché des diverses marchandises conteneurisées. Elles pourraient avoir un impact plus ou moins fort sur l'évolution des trafics au Port de Montréal. C'est pourquoi il faut aborder cinq éléments. Premièrement, la consolidation, les alliances et l'émergence des mégatransporteurs dans l'industrie qui sont encore très nombreux; deuxièmement, l'utilisation de grands navires à des fins d'économie d'échelle et de réduction de coût. Et quand on parle de grands navires, pour vous donner une idée, c'est un navire qui transporte de 8 000 à 14 000 conteneurs.

Il y a aussi des transformations qui vont se produire au niveau du risque de mettre autant de cargaisons sur un navire et d'utiliser autant de logistique à un port.

Troisièmement, il y a les changements dans les stratégies de gestion de la chaîne logistique. Certaines compagnies ont une stratégie de chaîne très verticale, donc ils veulent non seulement contrôler la ligne maritime, mais ils veulent également contrôler le chemin de fer, le camionnage, et cetera. La disponibilité des transports intermodaux rapides, efficaces et à coût concurrentiel, et finalement, les nouvelles technologies portuaires propres aux navires.

Le Port de Montréal se trouve aujourd'hui dans une position enviable, mais devra faire face à des défis de taille s'il veut atteindre ses objectifs de croissance. N'oublions pas qu'en plus de sa situation géographique privilégiée, il est desservi par deux chemins de fer — un avantage majeur — et comme je l'ai mentionné, il offre à ce jour le meilleur temps de transit des ports de la côte Est pour la portion terrestre, et ce, jusqu'à Chicago et Détroit. Le port devra également faire face à des ports en forte croissance aux États-Unis et devra absolument faire des



appropriate financing tools. Every delay in obtaining this flexibility means the Port of Montreal risks losing its competitive edge.

To achieve its goals, the port authority is developing new mission and vision statements and is working on its strategic directions, including the development of its customer base, active growth, infrastructures, funding, community, the environment and the organization itself.

There is no doubt that in the near future the Montreal Port Authority will have to invest in its infrastructures to respond to its growth needs and maintain its competitive edge. As a first step, this means updating its infrastructures in order to respond to the needs of its users. To this we must add the need to make major investments in new facilities in response to today's growing traffic and the arrival of new traffic from new routes. And all this must be done in a context of sustainable development.

This evening, it is important for me to make you understand our new approach and make you aware of our investing needs. Investment would enable us to respond to the future growth of containerized freight traffic. Admittedly, the Montreal Port Authority has a cashflow of almost \$90 million and has always funded its projects with capital assets and surpluses. But this premise can no longer be applied due to financial issues in the upcoming investments. It is clear that this will not be sufficient to meet the future funding needs of the port, at many hundreds of billions of dollars, in order to maintain its competitive position. However, above all, we want to facilitate trade and make a substantial social and economical impact on our country.

As you have already heard, we are winding up a study on the capacity the Port of Montreal needs to respond to container growth. The study concludes that the Port of Montreal will see steady growth, and, based on a potential 4 per cent annual increase — I remember that it was 9 per cent in 2007, and above 4 per cent over the last five years — it will reach full capacity within five or seven years, which is a very short time!

Our strategic plan therefore provides for major investments, in the aim of adding new spaces through development that is harmonized with the needs of our partners, not only clients, but all the stakeholders, from the city and the various levels of government, stevedores, shipowners, et cetera.

We are also going to analyze alternate scenarios in terms of legal and financial structures. This could even involve a partnership development with risk sharing. This strategic plan will guide our approach over the coming years. To accomplish

investissements majeurs pour s'attaquer à son problème de capacité. Pour ce faire, il devra être en mesure de jouir d'outils de financement flexibles et adaptés. Retarder l'obtention de cette flexibilité financière risque de diminuer la situation compétitive du Port de Montréal.

Pour atteindre ses objectifs, l'administration portuaire vient de se doter de nouveaux énoncés de mission et de vision et travaille sur les orientations stratégiques, lesquelles comprennent le développement de sa clientèle et la croissance active, les infrastructures, la finance, la communauté, l'environnement et l'organisation elle-même.

Il ne fait aucun doute que dans un avenir rapproché, l'Administration portuaire de Montréal devra investir dans ses infrastructures pour répondre au besoin de croissance et maintenir son avantage compétitif. Dans un premier temps, cela implique la mise à niveau de ses infrastructures afin de s'assurer qu'elles répondent toujours au besoin de ses clients. À cela, il faut ajouter la nécessité de procéder à des investissements majeurs, de nouvelles installations pour répondre à l'accroissement du trafic actuel et à l'arrivée de nouveaux trafics en provenance de nouvelles routes — et je l'ai montré via la carte —, le tout étant fait dans un contexte de développement durable.

Ce soir, il est important pour moi de vous faire connaître notre nouvelle approche et de vous faire part de nos besoins en investissement. Ces derniers nous permettront de répondre à la croissance future du trafic conteneurisé, une croissance bien réelle. Bien entendu, l'Administration portuaire de Montréal détient un flux monétaire intéressant de près de 90 millions de dollars et a toujours financé ses projets en capital, à même ses surplus. Cependant, cette prémisse ne peut plus s'appliquer en raison des enjeux financiers. Les besoins financiers futurs du port seront de plusieurs centaines de millions de dollars afin de maintenir non seulement sa position concurrentielle, mais surtout de faciliter le commerce et apporter un impact socioéconomique significatif à notre pays.

Comme cela vous a été déjà mentionné, nous venons de terminer une étude de capacité nécessaire au Port de Montréal pour répondre à la croissance du conteneur. Cette étude conclut que le Port de Montréal connaîtra une croissance continue et qu'en se basant sur l'augmentation potentielle de seulement 4 p. 100 — je rappelle que c'était neuf p. 100 en 2007 et au-delà de 4 p. 100 au cours des cinq dernières années —, le port aura atteint sa capacité dans cinq à sept ans. C'est demain!

Notre plan stratégique va donc prévoir des investissements majeurs dont l'objectif sera de nous assurer d'ajouter de nouveaux espaces par un développement harmonieux avec les besoins de nos partenaires — donc pas seulement les clients —, c'est-à-dire tous ceux qui ont un intérêt, comme les intervenants de la ville et des divers niveaux de gouvernement, les arrimateurs, les armateurs, et cetera.

Nous allons également prévoir l'analyse de diverses alternatives au niveau des structures juridiques et financières. Cela impliquera possiblement un développement en partenariat public et privé, comprenant un partage équilibré des risques, financiers ou

this, we need to modify our powers by obtaining an amendment to our letters patent such that we can set up operational concessions and partnership agreements.

Last week, I appeared before the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities to support Bill C-23 modifying the Canada Marine Act. In effect, this bill would change section 25 of the act, granting us access to parliamentary appropriations for purposes of infrastructures, the environment and safety.

This bill also provides for the creation of a borrowing code which would enable the Montreal Port Authority to enjoy greater flexibility in its financial arrangements for development projects. In fact, this borrowing code would apply to all Canadian port authorities with gross revenues exceeding \$25 million. Application of this code would allow us to borrow on a commercial basis, giving us more flexibility in terms of financial guarantees.

The proposed changes to the Canada Maritime Act would therefore give us the funding tools that have been unavailable up to now.

This brings me to the creation of the continental port and the Ontario-Quebec trade corridor. For me and my team, and for the board of governors, this element is of national importance, and there is a direct connection to our social project, which I discussed earlier when describing the development of the Port of Montreal. I am sure that the Port of Montreal is taking an active part in the functioning of this gateway port, which was created by the federal and provincial governments in the aim of promoting domestic and international trade in the gateway area. For the Port of Montreal, it means a key development tool, and we are going to make sure that we present development projects that will enable us to respond to our immense development needs. We need all the tools available to develop the port at a pace that would allow us to remain competitive with American ports. As you can see, we are adopting a pro-active approach, and our strategic plan will reflect that.

You may rest assured that we will do everything possible to meet the growing needs of our users and all future customers, not only to facilitate trade but also to create a very substantial socioeconomic impact on the city and the country.

I wanted to share our new vision and tell you that the Port of Montreal is playing and will continue to play an extremely important role as an integrated, intermodal system and the gateway to Canada.

autres. Ce plan stratégique nous guidera donc dans notre démarche des prochaines années. Pour ce faire, nous aurons besoin de modifier nos pouvoirs en obtenant un amendement à nos lettres patentes pour nous accorder le droit de créer des concessions d'opération ou des ententes de partenariat public et privé.

La semaine dernière, j'ai comparu devant le Comité permanent des transports, des infrastructures et de la collectivité pour appuyer le projet de loi C-23, loi modifiant la Loi maritime du Canada gouvernant le Port de Montréal. En effet, ce projet prévoit la modification de l'article 25 de la loi pour nous accorder l'accès à des crédits du Parlement pour des fins d'infrastructure, d'environnement et de sûreté.

La création d'un code d'emprunt est également prévue, ce qui permettra à l'Administration portuaire de Montréal de profiter d'une plus grande flexibilité dans ses montages financiers lors de projets de développement. En effet, ce code d'emprunt s'appliquera à toute administration portuaire canadienne dont le revenu brut sera supérieur à 25 millions de dollars. L'application de ce code nous permettra d'emprunter sur une base commerciale, nous accordant une plus grande flexibilité au niveau des garanties accordées pour obtenir ce type de financement.

Ces amendements proposés à la Loi maritime du Canada vont donc nous octroyer des outils de financement qui, à ce jour, sont inexistant.

Cela m'amène à vous parler de la création de la porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec. Cet élément, pour moi, pour mon équipe et pour le conseil d'administration, est un élément d'importance nationale. Il rejoint directement notre projet de société auquel je faisais référence plus tôt, en parlant de développement du Port de Montréal. Je me suis assuré que le Port de Montréal prenne une part active au fonctionnement de cette porte d'entrée de commerce, créée par les gouvernements fédéral et provinciaux et dont l'objectif est de promouvoir le commerce intérieur et international. Il s'agit d'une composante majeure de développement et nous allons nous assurer d'y présenter des projets de développement qui nous permettront de répondre à nos défis de croissance. Nous aurons besoin de toutes ces mesures disponibles pour développer le port à un rythme qui nous permettra de demeurer concurrentiels par rapport aux ports américains, particulièrement les ports de la côte Est américaine. Comme vous êtes à même de le constater, nous adoptons une approche proactive et notre plan stratégique en sera le reflet.

Soyez assurés que nous mettrons tout en œuvre pour répondre au besoin de croissance de nos clients, actuels et futurs, afin non seulement de faciliter le commerce, mais aussi de créer un impact socioéconomique très important pour la ville et le pays.

Je tenais à vous faire part de notre nouvelle mission, de notre nouvelle vision, et à vous dire que le Port de Montréal joue et continuera certainement de jouer un rôle extrêmement important comme plaque intermodale intégrée et porte de commerce du Canada.



Thank you for your attention. I am now ready to take questions. Madam Chair, members of the committee, thank you.

**The Chair:** Thank you, Mr. Pelletier. As you know, the committee met the former chief executive officer of the Montreal Port Authority, Mr. Taddeo, on two occasions, namely on February 7, 2007 and May 14, 2007. In his presentation, as you are doing in your presentation today, he dealt with the tremendous advantage that the Port of Montreal presents for exporters from Montreal, Quebec and all of Canada. In this context, he indicated that the Port of Montreal is perpetually under construction, as it constantly responds to growing needs, especially in the Montreal Island area. He also stated that in the future, the Montreal Port Authority would depend on the real estate reserves at Contrecoeur. You did not mention Contrecoeur in your presentation. Is the Montreal Port Authority still planning to develop the site at Contrecoeur? Would developing this site contribute to the economic growth of Greater Montreal?

**Mr. Pelletier:** This is an excellent question. Many journalists have asked me that.

**The Chair:** I can imagine!

**Mr. Pelletier:** One of the first things that I did during the initial weeks was to evaluate everything that had been done over the past 20 years. I even went back to the time before the real estate at Contrecoeur was purchased, which was in the 1980s, and I tried to understand how things subsequently developed.

For the next phase of the development of the Port of Montreal, which is in anticipation of a substantial increase in container traffic during the years 2013 to 2020, the venues have not yet been determined. We must study the socioeconomical, environmental and financial impacts of a new location and we must determine what kind of relations we want to have with our partners to help us choose the most advantageous location. The greatest difference between my vision of the Port of Montreal and the vision that my predecessors had of it consists in a more systematic approach to a new way of doing things whereby the meaning of the term “business world” has changed considerably. The stakeholders in the port are not bound by contract. There is a missing link. Our objective, in the current phase of strategic planning consists in bringing all the stakeholders to the table to discuss the advantages and disadvantages of the new locations.

The port in Contrecoeur would have the advantage of being very large — it could handle up to 3 million more containers. Is it in our interest to handle 3 million containers rather than one? Would a capacity of 1 million containers be adequate for the next 10 or 12 years? In addition, choosing Contrecoeur would mean that we would need more rail lines, and that would change the urban landscape of the city. However, the current site could meet the demand for about 10 years.

Je vous remercie beaucoup de votre attention et je suis prêt, madame la présidente, membres du comité, à répondre à vos questions.

**La présidente :** Merci, monsieur Pelletier. Le comité, comme vous le savez, avait rencontré l'ancien directeur général de l'Administration portuaire de Montréal, M. Taddeo, à deux reprises, soit le 7 février 2007 et le 14 mai 2007. Dans son exposé, il a traité — comme vous le faites encore aujourd'hui — de l'incalculable avantage du Port de Montréal pour les exportateurs de Montréal, du Québec et du Canada tout entier. De ce fait, il a indiqué que le Port de Montréal était un chantier perpétuel qui ne cessait de répondre à la demande croissante, tout d'abord sur le terrain de l'île de Montréal. Il a également mentionné qu'à l'avenir, l'Administration portuaire de Montréal comptait sur les réserves foncières à Contrecoeur. Vous n'avez pas mentionné Contrecoeur dans votre exposé. Est-ce que le développement du site de Contrecoeur fait toujours partie des plans de l'APM et est-ce que le développement de ce site pourrait contribuer à la croissance économique du Grand Montréal?

**M. Pelletier :** C'est une excellente question. Beaucoup de journalistes me l'ont posée.

**La présidente :** J'imagine!

**M. Pelletier :** Une des premières choses que j'ai faite dans les premières semaines est d'évaluer tout ce qui a été fait depuis 20 ans. Je suis même remonté avant l'achat des terrains de Contrecoeur, c'est-à-dire dans les années 1985 et j'ai essayé de comprendre quel développement avait été suivi.

Pour la prochaine phase de développement du Port de Montréal, qui prévoit une augmentation importante du trafic par conteneurs vers les années 2013 à 2020, le choix de l'emplacement des activités n'a pas encore été déterminé. Nous devons étudier les impacts socioéconomiques, environnementaux et financiers d'un nouvel emplacement et déterminer le type de relations que nous voulons avoir avec nos partenaires pour nous aider à choisir le site qui offrirait les meilleurs avantages. La plus grande différence entre ma vision du Port de Montréal et celle des gens qui m'ont précédé consiste à devoir intégrer plus systématiquement une avenue nouvelle où le sens de l'expression « monde des affaires » a beaucoup changé. Les intervenants du port ne sont pas liés de façon contractuelle. Il y a un chaînon manquant. L'objectif que nous visons dans la phase actuelle de planification stratégique est de réunir tous ces intervenants à une table et de discuter des avantages et des inconvénients de nouveaux sites.

Le port à Contrecoeur aurait l'avantage d'être très grand, capable de recevoir jusqu'à trois millions de conteneurs additionnels. Avons-nous intérêt à recevoir trois millions de conteneurs plutôt qu'un? Une capacité d'un million serait-elle suffisante pour les dix ou 12 prochaines années? En outre, le choix de Contrecoeur nécessiterait l'ajout de voies ferrées qui modifieront le paysage urbain de la ville. Toutefois, le site actuel pourrait satisfaire à la demande pour une dizaine d'années.



The main reason we are here today is to assess the advantages and disadvantages of two or three possible sites. We therefore began a dialogue with the main parties involved, including the mayor of Contrecoeur and her team, with whom we will be meeting next week.

We have no preconceived ideas at this stage in the process. It is extremely important that we eliminate the psychological barriers that would prevent us from maintaining a rigorous, systemic approach. If we go to Contrecoeur, obviously, there will be a negative impact on Montreal. What will the impact be? How can we attach figures to this impact? We retained the services of major firms such as SECOR to assess the social and economic impact involved in this new vision of expanding the Port of Montreal.

**The Chair:** Expanding the current site of the Port of Montreal is limited by the land available, and we should say as well that virtually any expansion plan has some limitations.

**Mr. Pelletier:** In my opinion, the current size of the Port of Montreal could meet the demand until 2020 or 2025. That is one of the options we are considering. However, if I could choose only one response, I would opt for the port in Contrecoeur. However, we have to take into account the social, economic, political, environmental and commercial aspects of this decision. There is no point in building a terminal if it is used very little; there is no point in making a bad investment of this type. There are ports around the world that have not managed to attract business.

**The Chair:** In the last December issue of the magazine *Forces*, you had a conversation with Mr. Éric Desrosiers. You revealed the direction in which you were taking the Port of Montreal. You would like it to become larger and to be the preferred gateway for new ships arriving from all over Asia, but particularly for new European ports. In order to achieve this, you mentioned that you need a new understanding with the various levels of government. You also referred to some bills that could be of interest to you for financing purposes. Could you talk more about these points which appear on pages 14 and 15 in the French version of your statement? Have you set up a group for the purpose of developing these potential markets?

**Mr. Pelletier:** On one hand, there is the strategic planning exercise that I explained to you, whereby we try to determine independently what additional routes could be part of our future planning. I mentioned a few of them earlier. I will give you an example of a recent partnership that we did not have before. One of our new clients decided to move goods from South America and Asia via Freeport to Montreal. The client could have gone to Savannah, New York, Norfolk or any other port on the U.S. Atlantic seaboard, but he decided to use Montreal. We are also considering new partnerships because some new ports have been open on the Mediterranean. There is some in-house work being done on them at the moment. We also decided to put out a call for tenders from the best players in the industry.

Le but essentiel de notre démarche aujourd'hui est d'évaluer les avantages et les inconvénients entre deux ou trois sites possibles. Nous avons donc amorcé un dialogue avec les principaux intéressés, dont la mairesse de Contrecoeur et son équipe que nous rencontrons la semaine prochaine.

Nous n'avons pas d'idées préconçues à cette étape de la phase. Il est extrêmement important d'éliminer les barrières psychologiques qui nous empêcheraient de garder une approche systémique rigoureuse de la situation. Si nous allons à Contrecoeur, il est évident que Montréal subira un contrecoup. Quels seront ces impacts? Comment pourrions-nous les chiffrer? Nous avons eu recours aux services de grandes firmes telles que SECOR pour évaluer les impacts socioéconomiques qu'entraînera la nouvelle vision d'expansion du Port de Montréal.

**La présidente :** L'expansion de l'emplacement actuel du Port de Montréal est limitée par ses dimensions terrestres, et il faut dire également qu'il y a des limites à tout agrandissement.

**M. Pelletier :** À mon avis, les limites actuelles du Port de Montréal pourraient satisfaire la demande jusqu'en 2020-2025. C'est une des options envisagées. Cependant, si je n'avais droit qu'à une seule réponse, j'opterais pour le port à Contrecoeur. Cependant, il faut tenir compte du poids social, économique, politique, environnemental et commercial important de cette décision. Cela ne donne rien de construire un terminal s'il est peu utilisé, de perdre un tel investissement. On trouve sur la planète des ports qui n'ont pas réussi à attirer le commerce.

**La présidente :** Dans l'édition de décembre dernier du magazine *Forces*, vous avez eu un entretien avec M. Éric Desrosiers. Vous avez dévoilé la direction vers laquelle vous dirigez le Port de Montréal. Vous souhaitez qu'il devienne plus grand et qu'il soit la porte d'entrée de prédilection de nouveaux navires arrivant partout d'Asie, mais surtout des nouveaux ports européens. Pour y parvenir, vous mentionnez qu'il faut établir une nouvelle complicité avec les gouvernements. Vous parlez également de certains projets de loi qui vous intéressent pour le financement. Pourriez-vous développer davantage vos propos à ce sujet que l'on retrouve aux pages 14 et 15? Avez-vous mis sur pied un groupe de prospection dans le but de développer ces marchés que vous entrevoyez?

**M. Pelletier :** D'une part, il y a la planification stratégique que je vous ai expliquée, où de façon indépendante nous essayons de déterminer quelles routes additionnelles pourraient s'inscrire dans nos plans futurs. J'en ai mentionné quelques-unes tout à l'heure. Je vous donne un exemple de partenariats récents que nous n'avions pas auparavant. Un de nos nouveaux clients a décidé de transiter des marchandises en provenance d'Amérique du Sud et d'Asie via Freeport vers Montréal. Il avait pourtant le choix d'aller à Savannah, New York, Norfolk, ou tout autre port de la côte Est américaine, mais il a décidé de transiter par Montréal. Nous envisageons aussi de nouveaux partenariats grâce à l'ouverture de nouveaux ports sur la Méditerranée. Un travail à l'interne se fait à cet égard. Nous avons aussi décidé de faire un appel d'offres auprès des meilleurs de l'industrie.

I find it interesting that you would ask this question, because we held a meeting to decide who would get the contract, following the calls for tender, in order to do a very specific market study about the movement and quantity of goods from ports on the U.S. Atlantic seaboard. We wondered, for example, whether we could target the transportation of cargos of bricks or ceramic goods from Brazil, which are currently transhipped in Savannah, and then delivered to Chicago. We are able to target for our competitors the type of goods they move, their origin, their destination, and in some cases the carrier. A shipping line may be moved, or there may simply be a movement from one shipping line to another. That is the work we are doing, and which we will be completing in April as part of our strategic planning. Have I answered your questions?

**The Chair:** Not exactly, but you have provided me with other information. So that is fine. I did not get an answer about the group that was supposed to develop potential markets.

**Mr. Pelletier:** First of all, with our port partners, the three or four presidents, we said that we were going to move toward the American Midwest and Europe starting in March. However, we have postponed the dates by about two months, because we did not have adequate data. Let me give you an example. Let us say that the LCBO would move all its wine through New York. In that case, we would have to meet with the LCBO to convince it to move its wine through Montreal. That is the type of information we are after. That is our next step. Based on this information, we will work as a team, and in partnership. This is the first time we have worked in this way. The shipping line, together with the railway, cornerstone to the transportation of goods for Canadians and a key to our success, will enable us to go either to Italy, Spain, Chicago or Memphis.

**The Chair:** Environmental protection is an integral part of your authority's mission — I believe \$3 million have been invested in environmental projects over the last two years. The low water level in the St. Lawrence River seems to be an increasingly serious concern. During your interview with the *Forces* magazine, you said that there was no problem in the short and medium term.

Has this phenomenon been observed elsewhere as well? I come back to Contrecoeur once again. What impact might it have in the long term? Are any measures planned for the Port of Montreal?

**Mr. Pelletier:** I will speak to you as a hydrologist. I began my career as a civil engineer specializing in hydrology. When I got to the Port of Montreal, I tried to understand the issue. I was told that the levels were low. I asked them how low. I then consulted a chart for the last few years to see the lower and the higher levels. I did see that the water level was low, but that happened five years ago as well. At the same time, I noticed that 2007 was a great year — the water level rose by 9.4 per cent. So I do not understand.

C'est intéressant que vous posiez la question, parce que nous avons tenu une réunion pour décider qui obtiendrait le contrat, suivant les appels d'offres, pour faire une étude de marché extrêmement pointue sur le déplacement et la quantité de marchandises et autres des ports de la côte Est américaine. Par exemple, pourrions-nous cibler le transport de cargaisons de briques ou de céramique en provenance du Brésil qui actuellement sont transbordées à Savannah pour être livrées à Chicago? Nous en sommes au point de pouvoir cibler chez nos compétiteurs le type de marchandises, son origine, sa destination et éventuellement son transporteur. Il peut y avoir un mouvement d'une ligne maritime ou tout simplement un mouvement d'une ligne maritime à une autre. C'est le travail qu'on accomplit et qu'on va finalement boucler au mois d'avril à l'intérieur de notre planification stratégique. Ai-je répondu à vos questions?

**La présidente :** Pas tout à fait, mais vous me donnez d'autres informations. Alors, ça va. Je n'ai pas eu de réponse concernant le groupe de prospection qui devrait être mis sur pied.

**M. Pelletier :** Premièrement, avec nos partenaires du port, les trois à quatre présidents de sociétés, nous avons dit qu'on allait vers le Midwest américain et en Europe à partir du mois de mars, mais on a reculé les dates d'à peu près deux mois parce qu'on y allait sans avoir de données suffisantes. Je vous donne un exemple. Admettons que la LCBO transiterait tout son vin via New York. Nous devons alors rencontrer la société afin de la convaincre de le faire via Montréal. C'est cette finesse de l'information que nous recherchons. C'est notre prochaine étape. À partir de ces éléments, nous partirons en équipe et en partenariat. C'est la première fois que nous ferons les choses de cette manière, c'est-à-dire que la ligne maritime, avec le chemin de fer, clé de voûte du transport de marchandises pour les Canadiens et de notre succès, nous pourrions aller soit en Italie, en Espagne, à Chicago ou Memphis.

**La présidente :** La protection de l'environnement fait partie intégrante de la mission de votre administration — je pense que trois millions de dollars ont été investis dans des projets environnementaux au cours des deux dernières années. Alors, le faible niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent semble devenir une préoccupation de plus en plus sérieuse. Lors de votre entretien au magazine *Forces*, vous avez dit que la situation à court et à moyen terme n'était pas un problème.

Est-ce que ce phénomène a aussi été observé ailleurs? Je reviens encore à Contrecoeur. Quel impact ce phénomène peut-il avoir à long terme? Est-ce qu'il y a des mesures qui sont prévues pour le Port de Montréal?

**M. Pelletier :** C'est l'hydrologue qui va parler. J'ai commencé ma carrière comme ingénieur civil, spécialiste en hydrologie. Quand je suis arrivé au Port de Montréal, j'ai essayé de comprendre cette problématique. On m'a dit que les niveaux étaient bas. Je leur ai demandé à quel niveau. J'ai alors consulté un graphique des dernières années afin de voir les niveaux les plus bas et les niveaux les plus hauts. Je me suis aperçu que c'était bas, mais qu'il y a cinq ans, c'était bas aussi. En même temps, je me suis aussi aperçu que l'année 2007 était formidable avec 9,4 p. 100 de croissance. Je ne comprends pas.



There are many issues involved. Ships have adapted over the years. Montreal has so much potential for getting into the American Midwest and the Canadian market that companies have built ships for the St. Lawrence. That is quite remarkable. We are not talking only about shipping 365 days a year in the ice, there is also the issue of the width of ships which means that you need less draft. We must realize that this remains a limiting factor. The water level remains a risk. I dealt with it in two ways in the strategic planning process.

I asked my team and all the consultants who work with us whether climate change would affect us in 10, 15 or 20 years. We are talking about a \$500 million or \$700 million investment, so we have to take care to protect it. Protecting it means knowing how to manage the risks. Obviously, we will not come up with the answer to a question of this type tomorrow morning. However, the Port of Montreal will receive some assistance from the university to study this phenomenon.

The question in the shorter term involves working with our partners to improve electronic shipping. It is incredible what can be done today with technological advances compared to what we could do even two or three years ago. If we did not know the draft or the depth, that would be another problem. We would never have experienced the type of growth we had. So these are very important projects. We must maintain our relationship with the Coast Guard and with the Great Lakes regarding downstream water movements.

You will find a project that talks about this as part of our strategic planning. This project will talk about inches. You must understand that one additional foot of draft for Montreal would increase the cargo on ships by between 10 and 20 per cent generally speaking. This is organic growth. We did nothing. We did not have to go to Memphis, Chicago, Paris or Marseille, and yet we have additional growth. So we have a team working specifically on making optimum use of the water, that is to see what we can do to make improvements in this area. I am not talking about on-going dragging on the St. Lawrence; this is very specific. Your question was about what keeps me awake at night, but not in any alarmist way, but rather as a manager responsible for managing risks.

**Senator Dawson:** Congratulations on your appointment. I think you have very big shoes to fill. Your predecessor was at the very least very colourful, very committed, very convincing and very passionate about his port. We are very pleased to have you here. We will certainly be inviting you back when we study Bill C-23 or on other issues.

You talk about the continental gateway toward the end of your brief in English. Senator Zimmer and I are just back from Prince Rupert. The port managers start by talking about the continental gateway and then they talk about the local port. This is already a step forward by you, because you talked about it toward the end of your presentation — perhaps your predecessor would have

La problématique est multiple. Les navires se sont adaptés au cours des années. Montréal a tellement une force de marché intéressante pour pénétrer le mid-ouest américain et le marché canadien, que les compagnies ont construit des navires pour le Saint-Laurent. C'est quand même extraordinaire. Il ne s'agit pas seulement de pouvoir naviguer 365 jours par année dans la glace, mais il y a aussi la largeur des bateaux qui fait que tu as moins besoin de tirant d'eau. Cela demeure un élément limitant, il faut bien le comprendre. Le niveau d'eau demeure un risque. Je l'ai abordé de deux façons sur le plan de la stratégie.

J'ai demandé à mon équipe et à tous les consultants qui travaillent avec nous si le changement climatique allait nous affecter dans dix, 15 ou 20 ans. Quand on parle d'un investissement de 500 ou 700 millions, il faut le protéger. Protéger, c'est savoir gérer les risques. C'est sûr qu'on ne trouvera pas la réponse à une telle question demain matin. Cependant, il va y avoir une collaboration universitaire avec le Port de Montréal, au Québec, pour étudier ce phénomène-là.

La question à plus court terme est de travailler avec nos partenaires pour améliorer la navigation électronique. C'est incroyable ce qu'on peut faire aujourd'hui avec les avancées technologiques comparativement à ce qu'on pouvait faire il n'y a même pas deux ou trois ans. Si on était ignorant du tirant d'eau ou de la profondeur, ce serait un autre problème. Jamais on n'aurait eu une telle croissance. Ce sont donc des projets importants. Il faut garder la relation qu'on a avec la Garde côtière et avec les Grands Lacs en ce qui a trait aux mouvements d'eau en aval.

À l'intérieur de notre planification stratégique, vous allez voir un projet qui parlera de cela. Ce projet parlera de pouces. Vous savez, un pied additionnel de tirant d'eau pour Montréal augmenterait, en général, la cargaison des bateaux de 10 à 20 p. 100. C'est une croissance organique. On n'a rien fait. On n'est pas sorti, on n'est pas allé à Memphis, à Chicago, à Paris ou à Marseille et on se retrouve avec une croissance additionnelle. Il y a donc une équipe qui travaille spécifiquement pour voir à l'optimisation hydrique, c'est-à-dire voir ce qu'on peut faire pour apporter des améliorations. Je ne parle pas de dragage continu sur le fleuve; c'est très spécifique. Votre question en est une du type « What keeps me awake at night », mais pas dans un sens alarmiste, plutôt dans un sens de gestionnaire qui doit gérer les risques.

**Le sénateur Dawson :** Félicitations pour votre nomination. Je pense que vous remplissez des chaussures qui étaient très grandes. Votre prédécesseur était au minimum très coloré, très engagé, très convaincant et passionné de son port. Nous sommes bien contents de vous recevoir. Nous aurons sûrement l'occasion de vous réinviter lors de l'étude du projet de loi C-23 ou lors de l'étude de plusieurs autres dossiers.

Vous parlez de la porte continentale, à la page 16. Le sénateur Zimmer et moi arrivons de Prince Rupert. Les gestionnaires du port commencent par parler de la porte continentale et ensuite ils parlent du port local. C'est déjà un progrès de votre part, car vous en parlez à la page 16 — peut-être que votre prédécesseur aurait rajouté des pages pour en parler. Nous irons à Halifax rencontrer



added some more pages to discuss it. We will be going to Halifax to meet with the port officials. We will be having discussions with port officials throughout the country, and as a result of the conversation, we should have an approach to the Atlantic region similar to the one we have for the Pacific region, where people worked cooperatively to develop their port. This week, we will have an opportunity to see whether the same spirit is developing in Halifax. I know that the Atlantic gateway and the Central Canada gateway will come later. It seems clear that we have to turn things around and say that the representatives of the ports of Halifax and Montreal are going to India to say that together, we can do this.

You talked about the depth of the river, but I am going to talk about its height. The Quebec City bridge will prevent large container ships — the new generation of vessel — from coming into the port of Quebec City. Even if you were to dredge, they will not be able to get under the bridge. We think it is clear that Halifax could be the solution for Eastern Canada. Prince Rupert is not starting from scratch; they are in a process of building something there. They have the depth, the cooperation of the community and they have no constraint on growth. There is no objection from any quarter, except perhaps land claims — which we may have in Contrecoeur, who knows.

Some day, I would like the ports in Eastern Canada to be like the ports in Vancouver, that is, I would like them to work together. Does the continental gateway mean that you do not always see Halifax and Quebec city as competitors, but possibly as opportunities for growth? In other words, if Contrecoeur is not justified, could Quebec City be seen as offsetting that? Could Sept-Îles be seen in that way? Parliament must look at the overall interests, not those of your board or that of Halifax, but rather at the interests of all Canadians. Does it make any sense for us to invest in Montreal if Halifax has a 50 per cent capacity?

**Mr. Pelletier:** I will try to answer the question by making two or three points. First of all, I talked about the continental gateway at the end of my remarks, precisely because it is important. I talked about trade for a few minutes. I talk about it all the time. I am from a business background; I spent my life involved in trade around the world. I lived abroad for 11 years and I have lived in four provinces. As far as I am concerned, the continental gateway is just a word. The objective of this government is to increase trade. In my opinion, that is the most important point.

We are not the people who control trade. We facilitate it. I tried to define what we do. What does the Montreal Port Authority do? Some people say that we managed the facilities. That is not so, we facilitate trade. They are the ones who have the port facilities. We provide the infrastructure. They are the ones who have the ships. In two minutes, a shipping line can leave from one port and go to another.

les responsables du port. Nous discutons avec les gens des ports de partout au Canada et ce qui ressort de ces conversations, c'est que nous devons avoir une approche sur l'Atlantique qui ressemble à celle du Pacifique où les gens travaillent en collaboration pour développer leur port. Nous aurons l'occasion cette semaine, à Halifax, de voir si ce même esprit s'en vient. Je sais que la porte atlantique et celle du centre du Canada vont arriver plus tard. Il me semble évident qu'on doit renverser un peu la vapeur et dire que les représentants des ports de Halifax et de Montréal s'en vont en Inde pour dire qu'ensemble, on peut faire cela.

Vous avez parlé de la profondeur du fleuve, moi je vais parler de la hauteur. Le pont de Québec empêchera les gros bateaux de conteneurs — la nouvelle génération — de passer. Même si vous creusez, ils ne passeront pas en dessous du pont. Il nous semble évident que Halifax pourrait être la solution pour l'est. Prince Rupert ne part de rien; ils sont en train de construire quelque chose. Ils ont la profondeur, la collaboration de la communauté et ils n'ont pas de contraintes pour agrandir. Il n'y a pas d'objection, sauf peut-être des revendications territoriales — qu'on aura peut-être à Contrecoeur, on ne sait jamais.

J'aimerais qu'un jour, les ports de l'Est du Canada fassent comme les ports de Vancouver, c'est-à-dire qu'ils travaillent ensemble. Est-ce que le mécanisme de la porte continentale vous emmènera à ne pas toujours voir Halifax et Québec comme étant des compétiteurs, mais possiblement comme des occasions de croissance? Autrement dit, si effectivement Contrecoeur n'est pas justifié, est-ce que Québec peut être une compensation? Est-ce que Sept-Îles peut être une compensation? Nous, comme Parlement, on doit regarder globalement les intérêts, non-pas de votre conseil d'administration ou de celui d'Halifax, mais les intérêts des Canadiens. Si nous investissons à Montréal et qu'Halifax a une capacité d'accueil de 50 p. 100, est-ce que c'est logique?

**M. Pelletier :** Je vais essayer d'aborder la question en deux ou trois points. Premièrement, j'ai parlé de la porte continentale à la fin parce que justement, c'est important. Pendant quelques minutes, j'ai parlé du commerce. Tout le temps. Je viens du milieu des affaires; j'ai passé ma vie à faire du commerce partout sur la planète. J'ai habité 11 ans à l'étranger, j'ai habité dans quatre provinces. Pour moi, la porte continentale, c'est un mot. Le but de ce gouvernement est d'augmenter le commerce. Selon moi, c'est le point fondamental.

Ce n'est pas nous qui contrôlons le commerce. Nous le facilitons. J'ai essayé de redéfinir ce que l'on fait. Que fait l'Administration portuaire de Montréal? Il y en a qui m'ont dit : « Vous gérez les installations. » Non, on facilite le commerce. Ce sont eux qui ont les installations portuaires. Nous, on donne l'infrastructure. Ce sont eux qui ont les navires. En deux minutes, une ligne maritime peut partir d'un port et s'en aller dans un autre.

We decided we had to be robust, that is resilient; we must have a stable market, and that is what we have in Montreal. We go to the very heart of North America. You talked about large ships. It is true that there are some large ships. This year, we have a 5,000 TEU ship in our port. That was unimaginable a few years ago. Boats used to be five times smaller. We will not be getting the 8,000 or 10,000 TEUs in any case, they will not come to Canada. They will come to Vancouver to drop their cargo. The advent of these very large ships is extremely good for Canada and for Montreal, because the larger ships will free up the smaller ones. If we have a fleet of ships between 4,000 and 5,000 TEUs, there will be a 15 to 20 per cent growth in Montreal. That might be unmanageable.

All of this is connected. What I am trying to explain is that it is true that for me, there are only two gateways in Canada: the Western gateway and the Eastern gateway. Last week, some members from Eastern Canada asked me why I was not assuming responsibility for the entire eastern part of the country. I am not responsible for this type of decision, but it is true that there is an optimization relationship within the country.

What is even more interesting is that we are not in competition with either Halifax or Quebec City. I do not want to be arrogant, but that is simply the fact of the matter. The fact is that my number one competitor is New York, Savannah or Norfolk. Those are the ports that are growing, with these huge investments by the government in port infrastructure, railway and highways to counterbalance the entire American West; 50 per cent of what comes in at Long Beach and Los Angeles goes to exactly the same place as we do. That is quite extraordinary! Halifax is a very deep port that will provide fierce competition for New York once the dredging to 53 feet is completed. I cannot give you the equivalent in metres, in the marine sector, we are still functioning largely in the imperial system.

Our advantage is the proximity of the markets. Ships, a very economical mode of transportation, go as far as possible, and then, the key is being able to tranship efficiently onto a reliable railroad. That is the key to Montreal's success; that is the model. For me, it is all about complementarity.

So if you asked me whether I am in favour of an Eastern gateway, I would say yes, I have no objection. Bill C-23 makes amalgamation possible. These are concepts that must be discussed and debated for the good of the country — that is increasing trade, making Canada more competitive, providing more employment opportunities and processing the goods.

One of our objectives in Montreal is to add value to this containerized freight, namely to develop the capacity of taking these containers — instead of letting someone else do this — and process the material, and then forward it, thereby increasing revenue and jobs

[English]

**Senator Merchant:** Welcome, Mr. Pelletier. Please give us a history of the labour disputes at the Port of Montreal.

On s'est dit qu'il fallait être robuste, dans le sens de résilient; il faut avoir un marché stable. C'est ce qu'on a à Montréal. On s'amène en plein milieu du cœur américain. Vous avez parlé de grands navires. C'est vrai qu'il y a de grands navires. Cet été, on a reçu un bateau de 5 000 TEU. C'était inimaginable. Il y a quelques années, les bateaux étaient cinq fois plus petits. On ne recevra pas les 8 000 ou 10 000, de toute façon, ils ne viendront pas au Canada. Ils vont venir à Vancouver pour laisser leur cargaison. L'avènement des très grands navires est extrêmement bon pour le Canada et pour Montréal parce que les plus grands navires vont libérer des plus petits. Si on arrive à avoir un flot de navires de 4000 à 5000, vous allez avoir une croissance à Montréal de 15 ou de 20 p. 100. Ce sera peut-être ingérable.

Tout cela est relié. Le point que j'essaie de vous expliquer, c'est que oui, pour moi, il y a seulement deux portes au Canada : la porte de l'Ouest et celle de l'Est. La semaine passée, certains députés de l'Est du Canada m'ont demandé pourquoi je ne prenais pas en charge tout l'Est du Canada. Je ne suis pas chargé de ce genre de décision, mais il est certain qu'il y a une relation d'optimisation au niveau de notre pays.

Ce qui est encore plus intéressant, c'est que nous ne sommes pas en concurrence avec Halifax ni avec Québec. Je ne veux pas être arrogant, mais c'est la réalité. La réalité, c'est que mon compétiteur numéro un s'appelle New York, Savannah, Norfolk. Ce sont eux qui grandissent, avec des investissements énormes de la part de l'État au niveau des infrastructures portuaires, des chemins de fer et des routes pour contrebalancer de tout l'Ouest américain; 50 p. 100 de ce qui entre à Long Beach et Los Angeles s'en va exactement au même endroit que nous. C'est quand même extraordinaire! Halifax est un port très profond qui concurrencera férocement New York une fois le dragage terminé à 53 pieds. Je ne peux pas vous donner la mesure en mètres, dans le maritime, on est encore très impérial.

Notre avantage, c'est la proximité des marchés. Le navire, moyen très économique, se rend le plus loin possible et, par la suite, la clé, c'est de pouvoir faire ce transbordement de façon efficace sur un chemin de fer fiable. C'est la clé du succès de Montréal, c'est ça le modèle. Pour moi, il s'agit de complémentarité.

Donc, si vous me demandez si je suis en faveur d'une porte à l'Est? Je dirai oui, aucune objection. Le projet de loi C-23 nous permet l'amalgamation. Ce sont des concepts qui doivent être discutés et débattus pour le bien du pays, donc augmenter le commerce, rendre le Canada plus compétitif, offrir de plus grandes possibilités d'emploi et transformer la marchandise.

L'un de nos objectifs à Montréal, c'est d'avoir des valeurs ajoutées à cette conteneurisation d'à peu près tout ce qui se passe, donc avoir la capacité de prendre ces conteneurs au lieu de les laisser à d'autres et transformer la matière, la réacheminer, donc augmenter les revenus et les emplois.

[Traduction]

**Le sénateur Merchant :** Bienvenue, monsieur Pelletier. Veuillez nous faire l'historique des conflits de travail au Port de Montréal.



**Mr. Pelletier:** I will let Mr. Mongeau give you the background. I was pleased to have “social peace” when I embarked on my mandate. I also mentioned that peace is essential to the smooth running of a port. We can dream about the best terminal but, at the end of the day, it is about people.

To illustrate this, our annual general report this year is not about pretty ships, although we will have a few, but it will be about people. Whatever we can do technologically, we need this.

Perhaps Mr. Mongeau can comment on two issues: First, we have five unions to deal within the port and then there are the other thousands of people working in the port, who also have a collective agreement. That collective agreement is not with us but it has an impact on us.

**Jean Mongeau, Vice President, Legal Affairs and Secretary, Montreal Port Authority:** If we are talking about the internal employees, we have five different unions and actually all the collective agreements have been signed up until 2011. Except what happened in 1990 with the white-collar workers, we had no problem with the unions. We have had peace on a steady basis.

On the other hand, there is one collective agreement signed between the MEA, which is the Maritime Employers Association and the longshoremen. They entered negotiations and now they have signed a deal. We can also experience labour peace now without any problems.

**Mr. Pelletier:** When was the last conflict?

**Mr. Mongeau:** The conflict was in 1994 or 1995.

**Mr. Pelletier:** I am not very close but I entertain relations with the union. I receive them in my office and I talk to them. I talk to them about my strategic plan and I visit their offices. They have on their board the article from *Forces* and *La Presse* and the *Montreal Gazette* because they see growth and they think that is great. Therefore, I would qualify the relationship as a good one.

Maybe it is because it is smaller. I thought the Montreal model's success is about size, but after my visits to Vancouver, Long Beach, LA, Hamburg, and I am going next week to Amsterdam, it is not that. The success is in the partnering.

We go to the table. Today, at my round table, I had the president of all the maritime lines for Canada and all the terminal operators. They are our competitors but we talk about how we will improve the port. What will we do? I think the model is a bit about this. When I speak with the president of the longshoreman's union, he is talking in a similar way. I am not saying it is risk free, but I think the quality of the relationship is the element that distinguishes this port from others.

**M. Pelletier:** Je vais laisser M. Mongeau vous situer le contexte. J'étais heureux que la « paix sociale » règne lorsque j'ai entamé mon mandat. J'ai également mentionné que la paix est essentielle à la bonne administration d'un port. Nous pouvons rêver du meilleur terminal qu'il soit, mais au bout du compte, ce sont les employés qui sont importants.

À titre d'exemple, notre rapport général annuel cette année ne portera pas sur de beaux navires, même si nous en avons quelques-uns, mais sur les employés. C'est ce dont nous avons besoin, quelles que soient les mesures que nous puissions prendre sur le plan technologique.

M. Mongeau pourrait peut-être commenter deux aspects. Tout d'abord, nous avons cinq syndicats avec lesquels nous devons composer au port, puis il y a les milliers d'autres personnes qui travaillent au port, qui ont aussi une convention collective. Cette convention collective ne relève pas de nous mais a des incidences sur nous.

**Jean Mongeau, vice-président, Affaires juridiques et secrétaire, Administration portuaire de Montréal:** Si nous parlons des employés internes, nous avons cinq syndicats différents et en fait toutes les conventions ont été signées jusqu'en 2011. À l'exception de ce qui s'est produit en 1990 avec les cols blancs, nous n'avons eu aucun problème avec les syndicats. La situation est donc demeurée stable.

Par contre, il y a une convention collective signée entre l'Association des employeurs maritimes et les débardeurs. Ils ont entamé des négociations et viennent de signer une entente. Nous pouvons maintenant connaître aussi la paix sociale sans aucun problème.

**M. Pelletier:** À quand remonte le dernier conflit?

**Mr. Mongeau:** Le conflit remonte à 1994 ou 1995.

**M. Pelletier:** Je n'ai pas de liens très étroits avec le syndicat mais j'entretiens des relations avec ses membres. Je les reçois à mon bureau et je leur parle. Je leur parle de mon plan stratégique et je leur rends visite à leurs bureaux. Ils ont affiché sur leur babillard l'article de *Forces* et *La Presse* et de *Montreal Gazette* parce qu'ils constatent la croissance de l'industrie et ils considèrent que c'est une très bonne chose. Par conséquent, je dirais qu'il s'agit de bonnes relations.

C'est peut-être parce qu'il s'agit d'une petite administration. Je pensais que la réussite du modèle de Montréal était attribuable à sa taille, mais après avoir visité les ports de Vancouver, Long Beach, LA, Hambourg et la semaine prochaine j'irai visiter le port d'Amsterdam, je me rends compte que ce n'est pas la raison. La réussite est attribuable aux partenariats.

Nous sommes présents à la table. Aujourd'hui, à la table ronde, j'avais le président de toutes les lignes maritimes du Canada et de tous les exploitants de terminaux. Ce sont nos concurrents, mais nous parlons de la façon dont nous pouvons améliorer le port. Que ferons-t-ils? Je pense que c'est en partie l'objet du modèle. Lorsque je parle au président du syndicat des débardeurs, il parle de la même façon. Je ne dis pas que les risques n'existent pas, mais je pense que la qualité de la relation est l'élément qui distingue notre port des autres.



**Senator Merchant:** The Marine Transportation Security Clearance Program, MTSCP, requires certain port employees to submit to background checks. Has there been some reaction to this measure?

**Mr. Pelletier:** Montreal was the first place to enter into and complete the program. On December 15, we had cleared over 2,000 people. It was a success. People thought it would not happen, especially with the checkers and the longshoremen but it was done, and it was done within the time frame. That is a great example of how things can be done. Again, is it the model of partnering that makes a difference? My guess is that it is a bit about this.

The media was very surprised. I have resisted an interview with the CBC for a while because I wanted to master it. It is a complicated element, not just the security check but the interrelations among Canada Customs, the RCMP, the Sûreté du Québec, and the terminal operator. I felt I needed to become more immersed in the issues. However, I finally spoke with the CBC after Christmas and the interviewer had heard the same thing, and basically was there to report the success story, which is pretty good on a subject that is not such an easy one.

**Senator Adams:** Some of my questions have been answered, in particular, about the unions.

What about trucking? We have complaints about trucking because sometimes CN does not cooperate with the truckers. Do you have the same problem with that in Montreal?

**Mr. Pelletier:** Do you mean in terms of the trucking industry and the rail?

**Senator Adams:** Yes, or in the Port of Montreal.

**Mr. Pelletier:** No, I do not think so. I have walked around the port, so it is not just like the CEO was telling you there is no problem. However, there are improvements to be made in terms of the flow, which is more of a structural problem. Montreal and the Province of Quebec are handling this through a project that involves Notre-Dame Street. We expect that the project will improve the flow. However, there is no issue relative to either the rail or the trucking business. We have two railways, so there are no issues.

Are you talking about the wait time for the trucks?

**Senator Adams:** No. Sometimes when they have cargo, they also have to pick up other things somewhere else along the rail line but CN will say that they can only go so far along that particular line.

**Mr. Pelletier:** No, but in Long Beach I saw kilometres of trucks waiting and I was surprised. I asked why and they said that it was closed between 5 o'clock and 6 o'clock. The system does not respond to the need at that time. Can you imagine the

**Le sénateur Merchant :** Le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime exige que certains employés du port fassent l'objet d'une vérification de leurs antécédents. Y a-t-il eu des réactions à cette mesure?

**M. Pelletier :** Montréal a été le premier port à adopter le programme et à le mener à bien. Le 15 décembre, nous avions terminé la vérification des antécédents de plus de 2 000 personnes. Ce programme a été une réussite. Certains pensaient que ce serait impossible, particulièrement en ce qui concerne les pointeurs et les débardeurs, mais cela s'est fait, et dans les délais prévus. C'est un bel exemple de ce qu'il est possible d'accomplir. Comme je l'ai déjà dit, peut-on attribuer ces résultats au modèle de partenariat? Je suppose que c'est grâce en partie à ce modèle.

Les médias ont été très étonnés. Je n'ai pas voulu accorder d'entrevue à la SRC pendant un certain temps parce que je tenais à maîtriser la question. Il s'agit d'une question compliquée, pas simplement les vérifications de sécurité mais les relations qui existent entre Douanes Canada, la GRC, la Sûreté du Québec et l'exploitant du terminal. Je tenais à me familiariser davantage avec tous les aspects de la question. Cependant, j'ai fini par accorder une entrevue à la SRC après Noël et le journaliste qui m'a interviewé avait entendu la même chose, et essentiellement était là pour rendre compte d'un cas de réussite, ce qui est assez remarquable puisque le sujet est loin d'être facile.

**Le sénateur Adams :** On a répondu à certaines de mes questions, en particulier à propos des syndicats.

Qu'en est-il du camionnage? Nous avons entendu des plaintes à propos du camionnage parce qu'il arrive que le CN ne coopère pas avec les camionneurs. Connaissez-vous le même problème à Montréal?

**M. Pelletier :** Voulez-vous dire en ce qui concerne l'industrie du camionnage et l'industrie ferroviaire?

**Le sénateur Adams :** Oui, ou au port de Montréal.

**M. Pelletier :** Non, je ne le crois pas. Je me suis promené sur le port, donc ce n'est pas comme si le PDG vous disait qu'il n'y a pas de problème. Cependant, il y a des améliorations à apporter en ce qui concerne la circulation, mais il s'agit davantage d'un problème structurel. Montréal et la province de Québec s'occupent de cette question dans le cadre d'un projet concernant la rue Notre-Dame. Nous nous attendons à ce que le projet améliore la circulation. Cependant, il n'y a aucun problème concernant l'industrie ferroviaire ou celle du camionnage. Nous avons deux chemins de fer, donc il n'y a aucun problème.

Est-ce que vous parlez du temps d'attente pour les camions?

**Le sénateur Adams :** Non. Parfois, lorsqu'ils ont du fret, ils doivent aussi prendre d'autres marchandises le long de la ligne ferroviaire mais le CN dit qu'ils ne peuvent pas dépasser une certaine limite le long de cette ligne en particulier.

**M. Pelletier :** Non, mais à Long Beach, j'ai vu des kilomètres de camions qui attendaient et cela m'a étonné. J'en ai demandé la raison et on m'a indiqué que le port était fermé entre 5 heures et 6 heures. Le système n'est pas adapté au besoin qui existe à cette

environmental issues? When I was there, it was quite cold and a number of the drivers left their trucks on to keep them warm. We do not face that issue here.

One of the main projects we will introduce in the next two years is a main trucking gate. It will be much more computerized and will accelerate the flow.

**Senator Adams:** You talked about the traffic at the port increasing every year and the protection needed for the containers. Are you able to control the unloading of containers? You are talking about between 8,000 and 14,000 containers. How long does it take you to unload them? We heard from someone that it takes about 10 days but the companies want it to take only two to three days to unload a larger ship.

**Mr. Pelletier:** It is all about equipment. For example, I was at a port where there were 8,750 containers to be unloaded. There were seven cranes working nonstop. Not everyone can afford to have seven cranes on the same ship, but the ability to do so will either limit or not limit your ability to discharge the containers.

For the size of ships that we have at the Port of Montreal, a ship is unloaded and leaves the port in three days. Remember another unique aspect about the models for the Port of Montreal: A ship comes to the port, is unloaded and then fully loaded again. Naturally, when you have large ships they will usually call to three or four ports before they have all their merchandise unloaded and reloaded. Montreal is a one-shot deal.

**Senator Adams:** Does your union have anything in its agreement about a slowdown as they have in B.C., where they have so many days as a slowdown? Wal-Mart and Canadian Tire do not like it when the union does that type of slowdown.

**Mr. Pelletier:** The productivity of the Montreal team is double what you saw on the West Coast. It is not what you would find in China, but there are some reasons in terms of the logistics and the type of work that is done. The productivity is what makes us. The port is still growing.

To answer your question, these are the elements that make us resilient and more robust in terms of the model. If there is a change, it is not as though we are under threat — not even when you look at long-term investment.

**Senator Tkachuk:** Are most of the goods that you receive heading for Canada or for the United States?

**Mr. Pelletier:** About 60 per cent of it stays in Canada and 40 per cent goes to the U.S. Out of this 40 per cent, 75 per cent goes to the Mid-West.

heure-là. Pouvez-vous imaginer les problèmes environnementaux que cela cause? Lorsque j'étais là, il faisait assez froid et un certain nombre de camionneurs avaient laissé leurs moteurs tourner pour rester au chaud. Nous ne connaissons pas ce genre de problème ici.

L'un des principaux projets que nous allons mettre sur pied au cours des deux prochaines années, c'est l'installation d'une barrière principale pour les camions, qui sera beaucoup plus informatisée et qui accélérera la circulation.

**Le sénateur Adams :** Vous savez que le trafic portuaire augmente chaque année et qu'il faut protéger les conteneurs. Êtes-vous en mesure de contrôler le déchargement des conteneurs? Vous parlez d'environ 8 000 à 14 000 conteneurs. Combien de temps faut-il pour les décharger? Quelqu'un nous a dit qu'il fallait environ dix jours mais les entreprises veulent raccourcir ce délai pour que l'on puisse décharger un gros navire en seulement deux ou trois jours.

**M. Pelletier :** C'est tout simplement une question d'équipement. Par exemple, Je me trouvais à un port où on devait décharger 8 750 conteneurs. Sept grues fonctionnaient sans arrêt. Ce n'est pas tout le monde qui peut se permettre d'avoir sept grues sur le même navire, mais cela influe sur votre capacité de décharger les conteneurs.

Compte tenu de la taille des navires qui se trouvent au port de Montréal, un navire est déchargé et quitte le port en trois jours. Il ne faut pas oublier que les modèles en ce qui concerne le port de Montréal présentent un autre aspect particulier : un navire arrive au port, est déchargé après quoi il est entièrement chargé à nouveau. Naturellement, dans le cas des gros navires, ils font habituellement escale dans trois ou quatre ports avant que toutes leurs marchandises soient déchargées et rechargées. À Montréal, cela se fait en une seule fois.

**Le sénateur Adams :** Votre syndicat prévoit-il une disposition dans sa convention à propos d'un ralentissement comme ils l'ont fait en Colombie-Britannique, où ils prévoient un certain nombre de jours de ralentissement? Ce genre de ralentissement de la part du syndicat ne plaît pas à Wal-Mart et à Canadian Tire.

**M. Pelletier :** La productivité de l'équipe de Montréal est le double de ce que vous avez constaté sur la côte Ouest. Elle n'équivaut pas à ce qu'on trouverait en Chine, mais cela s'explique en fonction de la logistique et du type de travail qui est fait. Nous nous démarquons par la productivité. L'activité portuaire continue de prendre de l'expansion.

Pour répondre à votre question, ce sont les éléments qui favorisent notre capacité d'adaptation et nous rendent plus robustes en ce qui concerne le modèle. Si un changement survient, cela ne constituera pas une menace pour nous — même pas si vous examinez nos investissements à long terme.

**Le sénateur Tkachuk :** La plupart des marchandises que vous recevez sont-elles destinées au Canada ou aux États-Unis?

**M. Pelletier :** Environ 60 p. 100 des marchandises restent au Canada et 40 p. 100 sont destinées aux États-Unis. De ce 40 p. 100, 75 p. 100 est destiné aux États du Midwest.



**Senator Tkachuk:** That 40 per cent goes straight to Chicago?

**Mr. Pelletier:** Correct.

**Senator Tkachuk:** And what about the Canadian product?

**Mr. Pelletier:** The majority goes to Quebec and Ontario.

**Senator Tkachuk:** It goes to Toronto, is that right?

**Mr. Pelletier:** That is correct. Toronto is a main destination.

**Senator Tkachuk:** Is the United States product shipped by rail?

**Mr. Pelletier:** Yes. Our railway is extremely competitive and has a majority of the market share. Maybe 54 per cent goes by rail and 46 per cent by truck, but that is unique. For most of the ports, it is always half-and-half. The principle is about the same: Local products go by truck and what goes long distance, for example, to the Mid-West or to Toronto, goes by train. That principle applies pretty well everywhere. I am not an expert, but I have visited a few ports now and that is pretty well the system.

**Senator Tkachuk:** Will your new business be U.S. business or Canadian business?

**Mr. Pelletier:** It is U.S. business. Canada will continue to have its growth but it is a modest single-digit growth. It is great if the country can grow to seven; maybe we will get to eight or nine. We will always be higher than the growth of the country.

**Senator Tkachuk:** When you mentioned your rather dramatic increase in business, is that because of the Suez Canal or because of European product coming in?

**Mr. Pelletier:** The reasons are twofold. We will concentrate on Europe. I have mentioned the transformation of the Panama Canal. This is a reality. In 2014, let us say there is a problem in LA/Long Beach. The ship will not call at that port. The canal will permit ships larger than it is. They will come back and go along to the Northeast American coast. The cargo wants to go there.

If you look at the flow of cargo, our rail partners from CN and CP were in our office the last week and they show the rail network and the flow of merchandise. It is like an artery. You can see the heart of the nation. When you look at the United States, you know the line that travels south from Chicago represents it. Everything merges there. That is where the merchandise wants to go.

If the flow is easier and if it is potentially cheaper to continue and go to the Panama Canal and then go up, that is what will happen. If there is a problem such as a strike or issues about the environment that block the development on the West Coast, the

**Le sénateur Tkachuk :** Ce 40 p. 100 est expédié directement à Chicago?

**M. Pelletier :** Oui.

**Le sénateur Tkachuk :** Et qu'en est-il des marchandises canadiennes?

**M. Pelletier :** La majorité est destinée au Québec et à l'Ontario.

**Le sénateur Tkachuk :** Elles sont destinées à Toronto, n'est-ce pas?

**M. Pelletier :** C'est exact. Toronto est une destination principale.

**Le sénateur Tkachuk :** Les marchandises destinées aux États-Unis sont-elles expédiées par chemin de fer?

**M. Pelletier :** Oui. Nos lignes ferroviaires sont extrêmement concurrentielles et détiennent une part majoritaire du marché. Environ 54 p. 100 des marchandises sont acheminées par chemin de fer et 46 p. 100 par camion, mais c'est une situation unique. Pour la plupart des ports, c'est toujours moitié-moitié. Le principe est essentiellement le même : les produits locaux sont acheminés par camion et lorsqu'il s'agit de longue distance, par exemple les produits expédiés vers les États du Midwest ou vers Toronto sont acheminés par train. Ce principe s'applique pratiquement partout. Je ne suis pas un spécialiste, mais j'ai visité quelques ports et c'est plus ou moins le système qui est adopté.

**Le sénateur Tkachuk :** Vos nouvelles activités proviendront-elles des États-Unis et du Canada?

**M. Pelletier :** Des États-Unis. Le Canada continuera de connaître une certaine croissance mais elle sera modeste et inférieure à 10 p. 100. Ce sera formidable si le pays peut connaître une croissance de 7, peut-être 8 ou 9 p. 100. Notre croissance sera toujours supérieure à celle du pays.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous avez parlé de la croissance assez spectaculaire de votre activité. Est-ce attribuable au canal de Suez ou est-ce attribuable à l'arrivée de produits européens?

**M. Pelletier :** Les raisons sont doubles. Nous allons nous concentrer sur l'Europe. J'ai parlé de la transformation du canal de Panama. Il s'agit d'une réalité. Disons qu'en 2014, il y a un problème au port de LA/Long Beach. Le navire ne fera pas escale à ce port. Le canal permettra le passage de navires qui sont plus gros. Ils reviendront et descendront le long de la côte Nord-Est des États-Unis. C'est là où on voudra transporter le fret.

Si vous examinez la circulation du fret, nos partenaires ferroviaires de CN et CP étaient dans notre bureau la semaine dernière et ils nous ont montré le réseau ferroviaire et la circulation des marchandises. Cela ressemble à une artère. On peut voir le cœur du pays qui aux États-Unis est représenté par la ligne qui part de Chicago pour se rendre vers le sud. C'est là où tout converge. C'est la destination voulue des marchandises.

Si la circulation est plus facile et s'il est meilleur marché de continuer et d'emprunter le canal de Panama pour remonter, c'est ce qui se produira. En cas de grève ou de problèmes environnementaux qui bloquent le développement sur la côte



merchandise will be redirected. Why do you think all these ports on the east shore have massive investment? People want alternatives. Who wants to have only one solution?

**Senator Tkachuk:** And you have competitive rail lines.

**Mr. Pelletier:** Yes. We are better today on the price.

**Senator Tkachuk:** On the West Coast, we had many complaints about the cost. I was not in Prince Rupert but some of the senators here were there.

**Senator Dawson:** There is only one in Prince Rupert.

**Senator Tkachuk:** I know that, but whether they were complaining as much as Vancouver about the fact there is only one railroad is the issue. It is difficult there. You are very fortunate to have two railroads. That bodes well for Montreal.

**Mr. Pelletier:** Yes, we are very fortunate. We are even more fortunate because we can talk with our two partners, which might not have been the case in the past. Today, there is an openness to work together in collaboration, which is unusual. My vice-president of operations, who is also the harbour master, told me this week that he did not think he would ever see this happen in his lifetime. This is about the importance of mutual success. They are still competitors and will have their market share, but they also understand that the constraint of one becomes the constraint of the other one.

**Senator Tkachuk:** I was very impressed with Montreal; I am sure the other senators were, too.

When we were in Vancouver, we had testimony from the Mayor of Delta. She was concerned about the expansion of the ports and the impact that expansion would have on what I call the "environmental look" — not necessarily the environment itself — for example, everyone wants to have condominiums and Starbucks, but they need wealth to have all that. That was a serious problem. We were all shocked at how negative this was. We did not hear that in Montreal. You are right in the heart of the city. You have trucks and trains coming and going. You are on the riverbank where people might want to walk and have biking trails. Do you have that same conflict between the residents and some of the local politicians and the port, as it was made clear to us exists on the West Coast?

**Mr. Pelletier:** It does exist and it was certainly a lesson for me in Long Beach. It is unbelievable. If you want to see real problems, go there. You will see how environmental and societal concerns can put the brakes on everything. However, a strategy can be: if I grow I can be better and I can address environmental issues, which is logical and realistic.

Ouest, on modifiera l'itinéraire des navires. Pourquoi croyez-vous que tous les ports de la côte est ont fait des investissements massifs? Les gens veulent avoir plusieurs options. Qui veut se contenter d'une solution unique?

**Le sénateur Tkachuk :** Et vous avez des lignes ferroviaires concurrentielles.

**M. Pelletier :** Oui. Nous offrons de meilleurs prix aujourd'hui.

**Le sénateur Tkachuk :** Sur la côte Ouest, nous avons entendu de nombreuses plaintes à propos du coût. Je n'étais pas à Prince Rupert mais certains de mes collègues y étaient.

**Le sénateur Dawson :** Il n'y en a qu'une à Prince Rupert.

**Le sénateur Tkachuk :** Je le sais, mais la question est de savoir s'ils se plaignaient autant que Vancouver à propos du fait qu'il n'existe qu'une entreprise ferroviaire. La situation est difficile à cet égard. Vous avez beaucoup de chance d'avoir deux entreprises ferroviaires. Cela augure bien pour Montréal.

**M. Pelletier :** Oui, nous avons beaucoup de chance. Nous avons encore plus de chance parce que nous pouvons parler à nos deux partenaires, ce qui n'était peut-être pas le cas par le passé. Aujourd'hui, on est prêt à travailler ensemble dans un esprit de collaboration, ce qui est inhabituel. Mon vice-président des opérations, qui est également le directeur du port, m'a dit la semaine dernière qu'il ne croyait pas qu'il aurait pu constater une telle chose de son vivant. Cela souligne l'importance de la réussite mutuelle. Ces entreprises continuent de se faire concurrence et auront leur part du marché, mais elles comprennent également que les contraintes de l'une deviennent les contraintes de l'autre.

**Le sénateur Tkachuk :** J'ai été très impressionné par le port de Montréal, tout comme mes collègues l'ont été également, j'en suis sûr.

Lorsque nous étions à Vancouver, nous avons entendu le témoignage de la mairesse de Delta. Elle était préoccupée par l'expansion des ports et les répercussions de cette expansion sur ce que j'appellerais « l'esthétique environnementale » — pas nécessairement l'environnement-même — par exemple, que tout le monde voudrait construire des condominiums et des Starbucks, mais qu'il fallait de la richesse pour ce genre de choses. C'était un grave problème. Nous avons tous été frappés par le caractère négatif de ces propos. Ce n'est pas ce que nous avons entendu à Montréal. Vous êtes au cœur de la ville. Vous avez des camions et des trains qui arrivent et qui partent. Vous êtes situés sur les berges du fleuve où les gens aiment aller se promener à pied ou à bicyclette. Le même conflit existe-t-il entre les résidents et certains des politiciens locaux et le port, comme celui qui existe de toute évidence sur la côte Ouest?

**M. Pelletier :** Ce conflit existe effectivement et c'est certainement une leçon que j'ai tirée lors de ma visite à Long Beach. C'est incroyable. Si vous voulez savoir à quoi ressemblent de vrais problèmes, allez là-bas. Vous constaterez à quel point les préoccupations environnementales et sociétales peuvent tout freiner. Cependant, on peut adopter une stratégie selon laquelle la croissance peut améliorer les choses et permettre de donner suite aux problèmes environnementaux, ce qui est logique et réaliste.

In terms of Vancouver, I visited terminal one. It is very different from Montreal but not so different from what other places are doing around the world, which is to backfill and create lands. I lived in Alberta for three years. We could talk about the bituminous oil sands and so on. I do not say it is not my problem, but I can talk to you about Montreal.

I recognize that this is an issue. All I can do is deal with it face to face. I cannot hide behind growth or whatever; I need to have a plan. This is why I said the development of these options must be rigorous and they must be discussed. My people have tried to say, "This is my project. I will build a \$1 million TEU terminal there; thank you very much. Where is the money?" I cannot do that. I have built things around the planet. It might work initially, but it will fail eventually.

Our approach is to look at all the options and to talk to people. Let them first understand what we are all about. In Montreal, we will open the gates to the community this summer — Labour Day — for people to see what we do. There is a certain perception — I would not say there is ignorance in a bad sense — but we are a closed entity. We have not told people our story. We have told business people, but there is perception and being afraid of something. By definition, people will see there is an expansion and a project that they do not want to see. I feel responsible to the democratic process and I want to let the public become familiar with the port.

Some people in Montreal would prefer to have access to water, but there is a price to pay for progress and that price is economic and social. I look at our support in the eastern part of Montreal; it is fabulous. They know there are jobs, it means work for people, and that is good. When I talk about added value, as I have, I talk about logistics and distribution.

I will use the example of Canadian Tire. All these containers coming to our small Wal-Mart, if you want, have the same principle. There is transformation of goods. There are many stores in Quebec and Ontario; I think there are 500 stores. We can open this container and transform the goods and reroute them. That is additional work. They are good jobs. It is not high tech-jobs, but they are good jobs for ordinary people.

My goal in 2008 and 2009 is to bring the pluses and minuses, the pros and cons, in a transparent way. There is no other way, because we are in a city. My message, as you saw, is to create a port in a city and not the opposite — not a city in a port.

En ce qui concerne Vancouver, j'ai visité le terminal un. La situation est très différente de celle qui existe à Montréal, mais pas vraiment différente des autres endroits qui existent partout dans le monde, et qui consistent à faire du remblayage pour créer des terres. J'ai habité en Alberta pendant trois ans. Nous pourrions parler des sables bitumineux et ainsi de suite. Je ne dis pas que ce n'est pas mon problème, mais je peux vous parler de la situation à Montréal.

Je reconnais qu'il s'agit d'un problème. Tout ce que je peux faire, c'est d'y faire face. Je ne peux pas me cacher derrière la croissance ou quoi que ce soit; je dois avoir un plan. C'est la raison pour laquelle j'ai dit que l'élaboration de ces options doit être rigoureuse et qu'il faut en discuter. Mes collaborateurs ont essayé de dire : « Il s'agit de mon projet. Je vais construire un terminal EVP d'un million de dollars ici; merci beaucoup. Où est l'argent? » Je ne peux pas agir ainsi. J'ai construit toutes sortes de choses partout sur la planète. Ce projet pourrait fonctionner au départ, mais il sera au bout du compte voué à l'échec.

Notre démarche consiste à examiner toutes les options et à parler aux gens. Qu'on leur fasse d'abord comprendre notre rôle. À Montréal, nous ouvrirons nos portes aux membres de la collectivité cet été — la fête du Travail — pour qu'ils puissent voir ce que nous faisons. Il existe une certaine perception — je ne dirais pas qu'il s'agit d'ignorance dans le mauvais sens du terme — mais nous sommes une entité fermée. Nous n'avons pas raconté notre histoire à la population. Nous en avons parlé aux gens d'affaires, mais il existe une perception, une certaine crainte. Par définition, la population considérera qu'il s'agit d'une expansion et d'un projet dont elle ne veut pas. J'estime avoir une responsabilité dans le cadre du processus démocratique et je tiens à ce que le public se familiarise avec le port.

Il y a des gens à Montréal qui préféreraient avoir accès au fleuve, mais le progrès a un prix, tant économique que social. Prenez notre soutien dans la partie est de Montréal : il est extraordinaire. Les gens savent que nous créons des emplois, et que c'est une bonne chose. Quand je parle de valeur ajoutée, comme je l'ai fait, je parle de logistique et de distribution.

Laissez-moi utiliser l'exemple de Canadian Tire. Tous les conteneurs qui viennent pour notre petit Wal-Mart, mettons, obéissent au même principe : la transformation des marchandises. Il existe de nombreux magasins au Québec et en Ontario, 500, je crois. Nous pouvons ouvrir le conteneur, transformer les marchandises et les réacheminer. Ce sont des emplois additionnels, de bons emplois, pas des emplois de haute technologie, mais de bons emplois pour des gens ordinaires.

Mon but pour 2008 et 2009 est de mettre en lumière le plus et le moins, les avantages et les inconvénients, de façon transparente. C'est la seule façon de procéder, vu que nous sommes dans une grande ville. J'ai l'intention, comme vous l'avez vu, de créer un port dans une ville et non le contraire : pas une ville dans un port.



[Translation]

**Senator Fox:** I am by no means an expert in container freight, but I heard your presentation, I found it extremely interesting and it explained several factors. It is essential that we promote the port, the city. In the past we criticized the port because we did not understand what it represented for Montreal in economic terms.

Everything being equal, with no shutdowns on the Western Coast, what is the real advantage that Montreal has over New York? I do understand that both CN and CP are in Montreal. I am assuming that there are also trains in the New York region. When you go abroad seeking new contracts for the Port of Montreal, what are the advantages that we can provide and what are the disadvantages that we hear about?

Some time ago we also talk about developing an international logistic centre in Montreal and the Port of Montreal was also involved. Does this concept interest you? Would this concept entail some added value for the Port of Montreal?

**Mr. Pelletier:** First of all, I will answer your second question. If Montreal did not have 60 per cent of the Canadian market, that would be a horse of another colour. Having a portion of this Canadian revenue will give us a base which would enable us to facilitate, either indirectly or directly, this trade with the United States.

It is a matter of productivity; it is faster and less expensive. It's as simple as that. We have maybe obtained a 10 or 15 per cent advantage. The most recent studies were done in 2005 and they are being done again. I think that we were somewhat had. They got infrastructure without having to tight it to the price of the container. That means that if the State of New York makes a contribution to the facility, which the client does not have to pay for, it becomes more competitive. That has eaten into our competitive edge by a few percentage points.

For the shipping lines, even the element of time is not a factor. What counts is how much it will cost. We are just a small factor in all of that, 2.5 per cent in the price of a container in the total supply chain. Rail is what essentially makes the difference.

With respect to your second question, that is one of the first things that I looked at. We are a port all right, but what else can we do? I took a close at the Port of Havre, in France. I wondered why we did not do that. Why have the containers go up somewhere and do it on a scattered basis? That is one of the approaches. Will it be adopted? I cannot tell you. We will probably get the answer in the Spring. After reviewing the file, I think I have discovered why that did not work. It is because there was no partnership. As strange as that may appear, there was no leader, no one in charge. And I am not referring only to physical people, but to companies that have shown an interest in having this work. It was like a marketing idea; it is not the artisans that are going to get it working. If we were to reintroduce this aspect, the business model must change as well as the

[Français]

**Le sénateur Fox :** Je suis loin d'être un expert en matière de conteneurs, mais j'ai entendu votre présentation, je l'ai trouvée extrêmement intéressante et elle explique plusieurs facteurs. Il est important de promouvoir le port, la ville. On a attaqué le port par le passé à cause d'un manque de compréhension de ce qu'il représentait pour Montréal en termes économiques.

Toutes choses étant égales, pas de fermeture sur la côte Ouest, quel est le réel avantage de Montréal sur New York? Je comprends qu'il y a le CN et le CP à Montréal. Je présume qu'il y a des trains également dans la région de New York. Lorsque vous vous rendez à l'étranger pour tenter d'obtenir de nouveaux contrats pour le Port de Montréal, quels sont les avantages que vous leur offrez et les désavantages dont les gens vous font part?

On a aussi parlé il y a quelque temps de développer un centre de logistique international à Montréal et le Port de Montréal était aussi impliqué. Est-ce un concept qui vous intéresse? Ce concept apporterait-il une valeur ajoutée au Port de Montréal?

**M. Pelletier :** Je répondrai d'abord à votre deuxième question. D'une part, si Montréal n'avait pas 60 p. 100 de son marché canadien, ce serait une autre paire de manches. Avoir une partie de ces revenus canadiens nous donne une assise qui nous permet directement ou indirectement de faciliter ce commerce vers les États-Unis.

D'autre part, c'est une question de productivité; cela va plus vite et cela coûte moins cher. C'est aussi simple que cela. Notre avantage était peut-être de 10, 15 p. 100. Les dernières études datent de 2005, et on refait ces études. Je pense qu'on s'est fait un « égrainer » un peu cela. Ils ont eu des infrastructures sans le renvoyer au prix du conteneur. C'est-à-dire que s'il y a des contributions de l'État de New York dans les installations et que le client n'a pas à les payer, on devient plus compétitif. Cela a été chercher quelques pourcentages sur notre avancée.

Pour les lignes maritimes, même l'élément temps ne compte pas. Ce qui est important, c'est combien cela va coûter. Nous ne sommes qu'un petit élément dans tout cela, 2,5 p. 100 dans le prix d'un conteneur dans la chaîne totale d'approvisionnement. Le chemin de fer fait essentiellement la différence.

En ce qui concerne votre deuxième question, c'est une des premières choses que j'ai regardées. Nous sommes un port, c'est bien, mais que peut-on faire d'autre? J'ai beaucoup examiné le port du Havre, en France. Je me suis demandé pourquoi on n'avait pas fait cela. Pourquoi les conteneurs s'en vont quelque part et on le fait de façon éparpillée. C'est un des axes. Sera-t-il retenu? Je ne peux pas vous le dire. On aura probablement la réponse au printemps. Après avoir étudié le dossier, je pense avoir trouvé la raison pour laquelle cela n'avait pas fonctionné. C'est qu'il n'y avait pas de partenariat. Aussi étrange que cela puisse être, il n'y avait pas de leader, pas de tête dirigeante. Je ne pense pas seulement à des personnes physiques, mais à des compagnies qui ont signifié leur intérêt pour que cela fonctionne. C'était comme une idée de marketing; pas avec les artisans qui vont faire



location. My idea will be to take a look at the eastern part of the city rather than the western, as we did before, on the highway leading to Pierre Elliot Trudeau Airport.

**Senator Fox:** The logistic centre? It was supposed to be on Notre-Dame Street. It was in the east.

**Mr. Pelletier:** There may have been two options. I am talking about 1999.

**Senator Fox:** A little bit later than that.

**Mr. Pelletier:** There may have been another phase.

**Senator Fox:** CP Ships was involved and Phil O'Brien had done some studies.

**Mr. Mongeau:** They wanted to change the Y curb.

**Senator Fox:** Pardon me?

**Mr. Mongeau:** They wanted to change the Y curb because they wanted to go towards the east.

**Senator Fox:** But to do that, do you need an expert from CP Ships?

**Mr. Pelletier:** What you need are specialized people. You also need an authority such as the Port of Montreal to lay the ground work. You need the same level of infrastructure as you have in our terminals.

As an example, Savannah, which has been an incredible success, has seen its curb increase over the past six years. What makes it so successful is the fact that it does business with Wal-Mart and Target. The box arrives, it goes to Wal-Mart or Target and then from there it is distributed further. Of course, we cannot do things on the same scale as the United States, but we do have big corporations that could participate in that.

Earlier you asked me how far we were going to go with our market studies. I think that the answer lies in the Canadian companies.

[English]

**Senator Zimmer:** Thank you for your presentation. First, I would like to congratulate you on your new position and the adventure ahead of you. Good luck and best wishes.

What do you consider to be your greatest impediment to increasing the efficiency and competitiveness of your port?

**Mr. Pelletier:** An issue that concerns me is intra-Canadian competitiveness towards an objective that is not necessary. That may sound narrative or qualitative. However, for the first time in my generation, I left this country to work overseas and build things because I felt we were not doing that. I wanted to build powerhouses, metros and so on. For the first time in my 40 years, I see the potential of major infrastructure being promoted to serve this country in terms of having better and more competitive trade. I see a unique opportunity which may not arise again. If we are not aligned, this is a threat to everyone. It is a threat in terms of diverting the focus. This is what has bothered me the most since I arrived.

que cela fonctionne. Si on réintroduit cet élément, le modèle d'affaires doit changer de même que l'emplacement. Mon idée est plutôt de regarder vers l'est de la ville plutôt qu'à l'ouest comme avant, sur la route pour aller à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

**Le sénateur Fox :** Le centre de logistique? C'était plutôt le long de la rue Notre-Dame. C'était dans l'est.

**M. Pelletier :** Il y avait peut-être deux options. Je vous parle de 1999.

**Le sénateur Fox :** Un peu plus tard que cela.

**M. Pelletier :** Il y a peut-être eu une autre phase.

**Le sénateur Fox :** Le CP Ships s'était impliqué et Phil O'Brien avait fait des études.

**M. Mongeau :** Ils voulaient changer la courbe Y.

**Le sénateur Fox :** Pardon?

**M. Mongeau :** C'était la courbe Y qu'ils voulaient changer parce qu'ils voulaient s'en aller vers l'est.

**Le sénateur Fox :** Mais pour le faire, il faut un spécialiste de CP Ships?

**M. Pelletier :** Ce qu'il faut, ce sont des gens spécialisés. Il faut aussi qu'une administration comme le Port de Montréal prépare le terrain. On donne le même niveau d'infrastructure qu'on donne à nos terminaux.

À titre d'exemple, Savannah, un succès formidable, voit sa courbe monter depuis six ans. Ce qui fait son succès, c'est qu'elle fait affaire avec Wal-Mart et Target. La boîte arrive, elle va chez Wal-Mart ou chez Target, et à partir de là c'est le rayonnement. Bien sûr, on ne peut le faire à grande échelle comme aux États-Unis, mais on a quand même de grandes sociétés qui peuvent participer à cela.

Vous me demandiez tantôt jusqu'où on va pousser nos études de marché. Je crois que c'est chez les compagnies canadiennes qu'on va trouver la réponse.

[Traduction]

**Le sénateur Zimmer :** Merci de votre exposé. Tout d'abord, je souhaiterais vous féliciter de votre nouveau poste et de l'aventure qui vous attend. Bonne chance. Tous nos vœux sont avec vous.

Selon vous, quel est le plus grand obstacle à l'amélioration de l'efficacité et de la compétitivité de votre port?

**M. Pelletier :** Je me préoccupe de la compétitivité au sein du Canada vers un objectif, alors qu'elle n'est pas nécessaire. Cela peut sembler narratif ou qualitatif. Je souhaite toutefois dire que, pour la première fois dans ma génération, j'ai quitté le Canada pour aller travailler à l'étranger et construire des choses. Ici, j'avais le sentiment que ce n'était pas possible. Je voulais construire des centrales, des métros, notamment. Pour la première fois, dans mes quarante années d'existence, je vois la possibilité de promouvoir une infrastructure majeure pour servir notre pays et lui permettre d'avoir des échanges plus fructueux et plus concurrentiels. Je vois là une occasion unique, qui ne se représentera pas nécessairement. Et nous risquons de la laisser

It is true that health, education and our Armed Forces are important, but we have taken action in those areas. What have we done in regard to leaving infrastructure for the next generation so that it does not collapse and so that it is efficient and competitive? Trade is opening up this country, and trade is as important as culture. I am not saying that trade is more important than culture, but it is as important. It is not just about the port; it is about trade issues.

The second issue regards situations that we cannot control, like the water level. The water level is a concern, but I think we can mitigate some of the risk.

I am not concerned about financing in the sense that if we have support from our government, we will be more competitive and we will be able to offer infrastructure at a lower cost. Will we be able to expand as much if we do not have support? No. A different mix of financing is a must for expansion. How will we be able to build a \$500 million expansion without financial flexibility? This is probably the number one threat if we cannot get flexibility. The issue is not just the amount but also the flexibility.

Will the port be able to issue bonds to build infrastructure? Will the port be able to receive subsidies, whether for security or for the environment, things that we do not get a return on?

We do not get a return for being avant-garde in terms of security, but if tomorrow we are not ahead of our American friends and competitors, the merchandise will not transit through Canada, and that will block trade. Can we charge the user for security? No. These are impediments to the additional growth.

**Senator Zimmer:** Your answer touches on my next two questions, one of which deals with infrastructure. They are widening the Suez Canal now, but Asia is now building ships that are bigger than what the canal can accommodate. You talked about dredging and going deeper in the Port of Montreal. Will you be able to stay ahead of the game in the competitive world as far as dealing with these larger ships and being able to handle them?

**Mr. Pelletier:** I partially answered that question a few minutes ago. I was in New York in mid-January for an investment conference on the transport of containers. The CEO of APL was there, which is seventh or eighth in the world, from Singapore. He is an American managing a Singaporean company. He said that he does not believe that ships will continue to get larger and larger and that he does not think that companies should buy ships larger than 10,000 TEU.

échapper si nous ne nous alignons pas. C'est une menace, car on pourrait perdre le bus de vue. C'est ce qui me préoccupe le plus depuis mon arrivée.

Il est vrai que la santé, l'éducation et nos forces armées sont importantes, mais nous avons pris des mesures dans ces domaines. Qu'avons-nous fait pour laisser aux générations à venir une infrastructure qui ne soit pas susceptible de s'écrouler, qui soit efficiente et concurrentielle? Les échanges ouvrent notre pays et les échanges sont aussi importants que la culture. Je ne dis pas que les échanges sont plus importants que la culture, mais ils sont aussi importants. Il ne s'agit pas seulement du port; il s'agit d'échanges.

Ma seconde préoccupation a trait à des éléments que nous ne pouvons pas contrôler, tel que le niveau de l'eau. Le niveau de l'eau est un problème, mais je pense que nous pouvons atténuer une partie du risque.

Pour ce qui est du financement, je ne m'en inquiète pas vu que, si nous avons le soutien du gouvernement, nous serons plus concurrentiels et nous serons en mesure d'offrir une infrastructure à moindre coût. Pourrions-nous connaître une expansion aussi marquée sans soutien? Non. Pour avoir une expansion, il faut un mélange différent de financement. Comment pourrions-nous construire une expansion de 500 millions de dollars sans souplesse financière? C'est sans doute la plus grande menace, si nous ne pouvons pas avoir la souplesse. En effet, ce n'est pas juste le montant, mais la souplesse qui importe.

Le port pourra-t-il émettre des obligations pour construire son infrastructure? Le port pourra-t-il bénéficier de subventions, pour la sécurité ou pour l'environnement, qui ne nous rapportent rien?

Notre position à la fine pointe de la sécurité ne nous rapporte rien. Mais si, demain, nous cessons de devancer nos amis américains et concurrents, les marchandises cesseront de transiter par le Canada et cela constituera un obstacle aux échanges. Pouvons-nous facturer la sécurité à l'utilisateur? Non. Ce sont des obstacles à une croissance additionnelle.

**Le sénateur Zimmer :** Votre réponse me permet d'enchaîner avec mes deux questions suivantes, dont l'une a trait à l'infrastructure. On élargit à l'heure actuelle le canal de Suez, mais l'Asie construit des navires plus gros que ceux que le canal pourrait accueillir. Vous avez parlé de draguer le port de Montréal et d'en améliorer la profondeur. Serez-vous en mesure d'anticiper les changements, de rester concurrentiels, d'accueillir et de desservir ces plus gros navires?

**M. Pelletier :** J'ai en partie répondu à cette question il y a quelques minutes. Je me suis rendu à New York à la mi-janvier pour une conférence sur l'investissement dans le transport des conteneurs. Le PDG d'APL était présent, APL étant une société de Singapour en septième ou huitième position dans le monde. Lui est Américain. Il pense que les navires cesseront de devenir de plus en plus grands; il estime que les sociétés ne devraient pas acheter de navires dépassant 10 000 EVP.



Even within the industry, there is a fair amount of dialogue about where this situation will stop. It is like the aerospace industry. Will everyone get the Airbus A380? The answer is no. Secondly, the infrastructure will not be able to take it, and so on.

We have a market today that can receive ships up to about 4,000 or 5,000 TEU. The majority of ships in the world are smaller than that, so there will always be enough ships to call on the Port of Montreal. That is not the issue. The issue is whether we will be competitive, and how we will be competitive.

I have talked about security. We cannot have roadblocks from a security point of view. We have to ensure that we have a sustainable development approach so the population does not try to impede our growth, and then we need performance in terms of people and infrastructure. We can train people better, but in terms of infrastructure, that is the Catch-22. If we do not have enough space or enough equipment, then we will not be able to meet the growth element.

**Senator Zimmer:** You touched on the last area I want to ask you about. Marine security in recent years has included the Marine Transportation Security Regulations. Has the increase in these regulations negatively affected your competitiveness and efficiency in the container operation?

**Mr. Pelletier:** Today we are ahead of the game. We scan 100 per cent of the import containers. We have performed all the required security checks. In terms of the customer and RCMP relationship, we have good efficiency. Our next step is to automate entry to the port efficiently and with less human intervention.

We are at the beginning this type of technology, so we are not behind. I have visited ports that are just introducing these elements. My intention is to continue that type of investment. We have invested \$7 million or \$8 million over the last three years. Our plan is to invest more. I said if we cannot get subsidies, we will have to take it from our bottom line; I have no choice. If I do not do this, it will be imprudent.

I spent the last three years with SPAR Aerospace where I was president. SPAR belongs to L-3 Communications, which is one of the premier defence and military companies in the United States. I know what we can do. There is the technological element to be introduced to make our port more secure. If our port is more secure, then the flow with the United States will not be stopped. In fact, in our view, it will be increased because we will be more efficient.

We are a bit more agile than New York. We have 325 employees; the New York Port Authority has 300,000. It is another scale. We are extremely focused. We do one thing; we facilitate trade through our installation, infrastructure and people.

On parle assez souvent, dans notre secteur, de la limite à laquelle l'évolution vers de plus gros navires cessera. C'est comme dans l'industrie aéronautique. Tout le monde va-t-il se procurer l'airbus A380? La réponse est non. Deuxièmement, l'infrastructure ne peut pas accueillir ce type de navires, et cetera.

Nous avons aujourd'hui un marché qui peut recevoir des navires allant jusqu'à 4 000 ou 5 000 EVP. La majorité des navires dans le monde sont plus petits que cela, si bien qu'il en restera toujours suffisamment pour faire escale au port de Montréal. Là n'est pas le problème. Le problème est de savoir si nous serons concurrentiels et comment.

J'ai parlé de sécurité. Il ne faut pas que la sécurité constitue une entrave. Nous devons veiller à garder le développement durable à l'esprit, afin que la population ne s'efforce pas de juguler notre croissance. Ensuite, il faut veiller au rendement des gens et de l'infrastructure. Nous pouvons mieux former les gens mais, pour l'infrastructure, il peut y avoir impasse. Si nous n'avons pas assez d'espace ni assez d'équipement, nous ne pourrions pas connaître la croissance voulue.

**Le sénateur Zimmer :** Vous avez abordé le dernier domaine sur lequel je voulais vous poser des questions. La sécurité maritime a été marquée, ces dernières années, par l'adoption du Règlement sur la sécurité du transport maritime. L'imposition du Règlement a-t-elle eu des répercussions néfastes sur votre compétitivité et votre efficacité dans la manutention des conteneurs?

**M. Pelletier :** Aujourd'hui, nous sommes devant le gros du peloton. Nous passons au balayage électronique la totalité des conteneurs à l'importation. Nous avons effectué toutes les vérifications de sécurité voulues. Nous avons une bonne efficacité dans nos rapports avec notre clientèle et la GRC. La prochaine étape est d'automatiser entièrement le port, de façon efficace et avec moins d'intervention humaine.

Ce type de technologie en est à ses débuts, si bien que nous ne sommes pas à la traîne. J'ai visité des ports où on est en train d'introduire ces éléments. J'ai l'intention de poursuivre ce type d'investissement. Nous avons investi entre 7 et 8 millions de dollars au cours des trois dernières années et on compte investir encore plus. Si nous ne pouvons pas obtenir de subventions, nous devons grever nos bénéfices; ce n'est pas un choix. Ne pas le faire serait imprudent.

J'ai passé les trois dernières années avec SPAR Aerospace, dont j'étais président. SPAR appartient à L-3 Communications, l'une des premières sociétés de défense et d'équipement militaire des États-Unis. Je sais ce que nous pouvons faire. Il y a un élément technologique à introduire pour rendre notre port plus sûr. Si notre port est plus sûr, les échanges avec les États-Unis ne seront pas enrayés. Nous estimons même qu'ils augmenteront parce que nous serons plus efficaces.

Nous sommes un peu plus agiles que New York. Nous comptons 325 employés, alors que l'administration portuaire de New York en compte 300 000. C'est une autre échelle. Nous sommes extrêmement ciblés. Nous faisons une chose : faciliter les échanges grâce à notre installation, notre infrastructure et nos gens.



**Senator Zimmer:** Do you think the federal government has taken the right approach in meeting these international standards, and have you applied and received any funding under the Marine Security Contribution Program?

**Mr. Pelletier:** Yes, we did. For example, at the Port of Montreal we have somewhere around 250 surveillance cameras, which is great stuff. We always think the Americans are better at this, but I went to Long Beach the security is out of a trailer; our building is a \$21 million security building. We have an excellent control centre. In my view, we need to continue with that.

My goal for this year and next is to transform the image and use artificial intelligence. This is not science fiction; the technology can do this. It will analyze the information and set up alarms. I will translate the process, so that we can be more vigilant and rapid. There is no human that can watch 250 cameras at the same time. The problem with the technology today is that it starts alarms with pigeons. This is improving very quickly, though.

The question is whether we can afford it. Can the Port of Montreal afford it? Should we get into a debt situation to do this, or should it be our government that supports this? If you ask me, the answer is simple: The government should support it because it is a question of national security and trade.

[Translation]

**The Chair:** Mr. Pelletier, Mr. Mongeau, Ms. Isaacs, thank you for appearing before the committee. The questions were numerous and diverse and I think that this is but the beginning of your relationship with the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The committee will soon be meeting to study other bills. Once again, I would like to thank you and wish you the best of luck in your new duties.

[English]

Thank you for giving us the opportunity to share our views and our vision.

**The Chair:** We have another item on our agenda, namely, the Department of Industry User Fees Proposal for a spectrum licence fee for broadband public safety communications in bands 4940-4990 MHz.

As you remember, we did the study of user fees last June, and tabled our report on June 13. Today, we have the officials from Department of Industry who last appeared before this committee on this topic in June of 2007. We would like to know if there have been any developments since that time that would change what you presented to this committee at that time.

**Le sénateur Zimmer :** Pensez-vous que le gouvernement fédéral ait opté pour la bonne approche pour satisfaire les normes internationales et avez-vous demandé et obtenu un financement au titre du Programme de contribution pour la sûreté maritime?

**M. Pelletier :** Oui, nous l'avons fait. Par exemple, au port de Montréal, nous avons environ 250 caméras de surveillance, ce qui est une très bonne chose. On s'imagine toujours que les Américains font cela mieux que nous, mais je me suis rendu à Long Beach, où c'est une remorque qui abrite les installations de sécurité; chez nous, le bâtiment de la sécurité vaut 21 millions de dollars. Nous avons un excellent centre de contrôle. J'estime qu'il faut continuer sur cette voie.

Mon but, cette année et la prochaine, est de transformer l'image et d'utiliser l'intelligence artificielle. Il ne s'agit pas de science fiction; il existe une technologie capable de faire cela. Elle analysera l'information et déclenchera des alarmes. Je passerai au processus pour que nous puissions être plus vigilants et plus rapides. Aucun être humain ne peut surveiller 250 caméras en même temps. Le problème avec la technologie d'aujourd'hui est qu'elle déclenche des alarmes quand des pigeons passent. Mais les choses s'améliorent rapidement.

La question est de savoir si on peut se permettre cette sécurité. Est-ce que le port de Montréal en a les moyens? Devrions-nous nous endetter à cette fin ou le gouvernement devrait-il nous aider? Si vous me le demandez, la réponse est simple : le gouvernement devrait appuyer ces efforts, parce qu'il s'agit d'une question de sécurité nationale et d'échanges.

[Français]

**La présidente :** Messieurs Pelletier et Mongeau, madame Isaacs, nous vous remercions d'avoir comparu au comité. On peut dire que les questions étaient nombreuses et diversifiées et je pense que c'est le début de votre relation avec le Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Le comité se réunira bientôt pour étudier d'autres projets de loi. Encore une fois, je vous remercie et je vous souhaite bonne chance dans vos nouvelles fonctions.

[Traduction]

Merci de nous donner cette occasion de vous faire part de notre point de vue et de notre vision.

**La présidente :** Nous avons un autre point à l'ordre du jour : la proposition relative aux frais d'utilisation du ministère de l'Industrie concernant un droit de licence de spectre pour les communications des services de sécurité publique à large bande dans les bandes 4940-4990 MHz.

Comme vous vous en souviendrez, nous avons effectué une étude des frais d'utilisateur en juin dernier et déposé notre rapport le 13 juin. Nous recevons aujourd'hui les fonctionnaires du ministère de l'Industrie, qui ont comparu devant le comité au sujet de cette question en juin 2007. Nous voudrions savoir s'il y a eu, depuis cette époque, des éléments nouveaux qui vous amèneraient à modifier ce que vous avez dit au comité alors.

We have before us from Industry Canada, Kevin Lindsey, Acting Assistant Deputy Minister, Spectrum, Information Technologies and Telecommunications; Glenn Sheskey, Counsel, Legal Services; and, Heather Hall, Manager, Emerging Networks. Welcome again to our committee.

**Kevin Lindsey, Acting Assistant Deputy Minister, Spectrum, Information Technologies and Telecommunications, Industry Canada:** There have been modest developments in the sense that some municipalities have come forward since my predecessor appeared before the committee last June to express an interest in accessing the spectrum by way of applying for developmental licences. This is a step to test equipment to make use of this spectrum. Apart from that, there have not been any significant developments.

**The Chair:** Would that change the report?

**Mr. Lindsey:** In the sense that there have been no further representations from proponents pursuant to our consultations, I would say no.

**The Chair:** In June of 2007, this committee approved the proposed new user fees but raised several concerns in its observations. As you will recall, we expressed our concern about the appropriateness of having public safety entities pay for spectrum use. We also have the subjective elements in the calculation of the proposed user fees and the choice of a user fee based on economic value rather than on cost recovery. Can you comment on these concerns?

**Mr. Lindsey:** First, with respect to public service agencies having to pay for spectrum, this is a principle that has been in place now for many years having been embedded in legislation since the late 1980s or early 1990s.

I have been in this present position for all of eight days. To the extent that I mislead you with a fact, I ask my colleagues to please intervene. This is a principle that has been embedded in our spectrum management policy and legislation for many years. Public agencies, police, fire, ambulance, and so on have been paying for access to spectrum for these years.

This fee is with respect to a new band of spectrum that we are making available to agencies that would serve different purposes and let them take advantage of new equipment on the market. Therefore, consistent with this policy and approach to legislation that has been in place for many years, we think it is reasonable to charge the fee in that case.

With respect to the basis for establishing the fee, I think it was acknowledged in June, when officials last appeared, that it is very difficult to establish a fee for this in the sense that there is no market. As this a fee for the use of public services such as fire,

Industrie Canada est représenté par Kevin Lindsey, sous-ministre adjoint par intérim, Spectre, technologies de l'information et télécommunications, Glenn Sheskey, avocat, Services juridiques, et Heather Hall, gestionnaire, Réseaux émergents. Bienvenue au comité.

**Kevin Lindsey, sous-ministre adjoint par intérim, Spectre, Technologies de l'information et Télécommunications, Industrie Canada :** Il y a eu une petite évolution, dans la mesure où certaines municipalités se sont manifestées depuis la comparution de mon prédécesseur devant le comité, en juin dernier. Elles ont exprimé le souhait d'avoir accès au spectre en faisant une demande de licence expérimentale. C'est une étape visant à vérifier l'équipement voulu pour utiliser ce spectre. À part cela, il n'y a pas grand-chose de nouveau.

**La présidente :** Est-ce que cela changerait le rapport?

**M. Lindsey :** Dans la mesure où il n'y a pas eu d'autres interventions de personnes en faveur depuis nos consultations, je dirais que non.

**La présidente :** En juin 2007, notre comité a approuvé les frais d'utilisateur envisagés mais a exprimé plusieurs préoccupations dans ses observations. Vous vous souviendrez que nous nous sommes demandé s'il était approprié de demander à des entités vouées à la sécurité du public de payer pour leur emploi du spectre. Nous nous préoccupons aussi des éléments subjectifs dans le calcul des frais d'utilisation envisagés et du choix de frais d'utilisation d'après la valeur économique plutôt que le recouvrement des coûts. Avez-vous des commentaires, au vu de ces préoccupations?

**M. Lindsey :** Tout d'abord, le fait que les agences au service du public aient à payer pour leur accès au spectre est un principe qui existe maintenant depuis de nombreuses années et qui est inscrit dans la loi depuis la fin des années 1980 ou le début des années 1990.

J'occupe mon poste actuel depuis huit jours seulement. Je demanderais donc à mes collègues d'intervenir s'il leur semble que je vous induis en erreur sur un fait. C'est un principe inscrit dans notre politique de gestion du spectre et les lois afférentes depuis de nombreuses années. Les services publics, la police, les pompiers, les ambulances, et cetera, paient pour leur accès au spectre depuis ce temps.

Les frais d'utilisateur s'appliquent à une nouvelle bande du spectre que nous rendons disponible pour les agences; elle servirait des objectifs différents et leur permettrait de tirer parti d'équipement nouvellement disponible sur le marché. C'est pourquoi, conformément à la politique et à l'approche en matière de lois qui existent depuis de nombreuses années, nous estimons qu'il est raisonnable de facturer des frais d'utilisateur dans ce cas.

En ce qui concerne les critères d'établissement des frais d'utilisateur, je pense qu'il a été reconnu en juin, lors de la dernière comparution de nos fonctionnaires, qu'il était très difficile d'établir des frais d'utilisation pour cet accès, dans la



emergency and ambulance, it is not traded. It is very difficult to establish a market price.

Officials have taken a couple of approaches to this. First, we have looked abroad to what other countries do with this spectrum. We have looked to England, Australia and the United States. In the case of the U.K., although one-to-one comparisons are difficult in this world, our best estimate is that the equivalent U.K. fee is about 60 per cent higher than what we are proposing. Based on our analysis, Australia and Canada are about equal. Until recently, the United States did not charge for access to this spectrum; however, developments in a recent Federal Communications Commission proposal suggest it is moving down this path.

Economic value really goes to the first question, senator. It is really the policy basis of our approach to charging for spectrum. It is embedded in the legislation.

**Senator Mercer:** Who pays the fees? Who actually writes the cheque?

**Mr. Lindsey:** There are various users of the spectrum, including the RCMP, municipal police forces, and so on.

It is the agency, in the case of the RCMP, that pays the fee; in the case of municipal entities I would have to defer to Ms. Hall or to Mr. Sheskey, which is to say I am not sure whether it is the municipalities or the service itself.

**Heather Hall, Manager, Emerging Networks:** The licence is issued to the entity that owns and operates the network and that is who pays the licence and invoice.

**Senator Mercer:** It would seem to be a matter of security, whether local, national or regional. If I understand what you said, Mr. Lindsey, as the technology has progressed, the fee process has kept up with it and we have found new ways to charge fees. Is that correct?

**Mr. Lindsey:** If I could, the basis for charging the fee in this case predates the technology necessary to use this spectrum by many years. The issue of timing has to do with the fact that we can now put this spectrum on offer, because there is equipment out there that can let services exploit it.

**Senator Mercer:** You say "on offer." That sounds to me like they can take that service that is on offer or they can take another service. Is there a competitive service that the RCMP or the municipal police forces can purchase?

**Mr. Lindsey:** These municipal services can use a variety of devices to communicate, and they would use different parts of the spectrum to do it. In this case, we are talking about a particular part of the regular spectrum that is useful for transmitting data and images wirelessly.

mesure où il n'y a pas de marché. Vu qu'il s'agit de frais d'utilisation pour des services publics comme les pompiers, les services d'urgence ou les ambulances, il n'y a pas d'échange. Il est très difficile d'établir un prix de marché.

Les fonctionnaires ont abordé la question sous plusieurs angles. Tout d'abord, nous avons vu ce qui se faisait à l'étranger pour ce spectre, en Angleterre, en Australie et aux États-Unis. Au Royaume-Uni, bien qu'il soit difficile de comparer deux éléments exactement semblables dans ce domaine, nous estimons que les frais d'utilisateur sont supérieurs d'environ 60 p. 100 à ceux que nous proposons. D'après notre analyse, en Australie, ils sont à peu près similaires. Encore récemment, les États-Unis ne demandaient rien pour l'accès à ce spectre. Cependant, la Federal Communications Commission vient tout juste de proposer un changement de cap à cet égard.

Quant à la valeur économique, elle tombe sous le coup de la première question, sénateur. Il s'agit en fait de la politique adoptée quand nous avons décidé de facturer l'accès au spectre. C'est inscrit dans la loi.

**Le sénateur Mercer :** Qui paie les frais d'utilisateur? Qui fait le chèque, au bout du compte?

**M. Lindsey :** Il y a différents utilisateurs du spectre, dont la GRC, les services de police municipaux, et cetera.

Dans le cas de la GRC, c'est l'organisme qui paie les frais d'utilisateur; dans le cas d'entités municipales, je vais devoir m'en remettre à Mme Hall ou à M. Sheskey, parce que je ne sais pas si ce sont les municipalités qui paient des frais d'utilisateur ou le service lui-même.

**Heather Hall, gestionnaire, Réseaux émergents :** La licence est octroyée à l'entité qui est propriétaire du réseau et qui l'exploite; c'est elle qui paie la licence et la facture.

**Le sénateur Mercer :** Cela semble être une question de sécurité, que ce soit au niveau local, national ou régional. Si je comprends ce que vous dites, monsieur Lindsey, avec l'évolution de la technologie, le processus d'établissement de frais a lui aussi évolué et nous avons trouvé de nouvelles façons de facturer ces frais. Est-ce bien le cas?

**M. Lindsey :** Permettez-moi d'intervenir. Dans le cas en question, la base de facturation des frais d'utilisateur a été établie de nombreuses années avant l'arrivée de la technologie voulue pour l'utilisation de ce spectre. Pourquoi offrir maintenant ce spectre? Parce que nous avons maintenant un équipement qui permet au service de l'exploiter.

**Le sénateur Mercer :** Vous parlez d'« offrir ». Est-ce que cela veut dire qu'on peut se prévaloir de vos services ou en choisir d'autres? Existe-t-il un concurrent vers lequel la GRC ou les services de police municipaux pourraient se tourner?

**M. Lindsey :** Les services municipaux peuvent avoir recours à toute une série de services pour communiquer et utiliseraient, pour ce faire, différentes parties du spectre. Dans le cas présent, il s'agit d'une zone particulière du spectre habituel, zone utile pour la transmission de données et d'images sans fil.



To give you a sense of what we are talking about, a large municipality might equip its fire department with technology that allows a firefighter in a burning building to view the floor plans of the building as they are in it and transmit that floor plan and data necessary wirelessly across this particular spectrum. It is not the same spectrum they would use, for example, to communicate from one police car to another.

**Senator Mercer:** I come from a part of the world where the municipalities are not very wealthy. Am I correct that if the municipality does not pay the fee, the firefighters will go into the burning building without the advantage of this technology?

**Mr. Lindsey:** The fee for this licence for a city of the approximate size of Halifax would be in the order of \$1,450 per licence.

**Senator Mercer:** Per licence per year?

**Mr. Lindsey:** That is correct. To give you a sense of the order of magnitude of the equipment that is necessary, we looked at an example in a relatively small city in Oregon. Between the hardware costs for the fixed sites, the cost to set up the networks and the communication devices themselves, the cost approached \$1 million. Relative to the cost to establish the service and to acquire the necessary equipment, the licence fee itself is really quite small.

**Senator Mercer:** The cost of hardware might be prohibitive for a municipality with infrastructure problems and that is struggling to make ends meet. If you want to talk about Halifax, I could give you a list of 10 roads they should be fixing.

I am concerned about putting in a tax on good security. The product you describe is worthwhile having, but I am concerned that some municipal police forces might find themselves on the outside. Can we really afford up to \$1 million for the hardware, et cetera? The \$1,400 per licence per annum is insignificant, but the other costs may be prohibitive. I am not sure I know the solution to the problem, I just know there may be a problem.

**Mr. Lindsey:** Sorry, senator, I misunderstood your question. The cost can be quite high. I would emphasize, though, that Industry Canada really has nothing to do with the acquisition of the equipment, and we are not creating an imperative for the municipal services to use this service. We have simply identified an element or a part of the regular spectrum that they could use, should other conditions allow them to exploit it.

**Senator Mercer:** Any modern city would want to make sure that not only are their properties protected, but also their police forces and fire services are protected by a service like this. It is really becoming a cost of doing business. If they want to provide quality fire and police protection, they need to have this service. While we talk about it being optional, it really is not optional if you want to provide quality service to your citizens.

Pour vous donner une idée de ce dont nous parlons, je dirais qu'une grosse municipalité pourrait équiper ses services d'incendie d'une technologie permettant à un pompier qui s'aventure dans un bâtiment en feu de visionner les plans d'étage de l'immeuble, plans et données transmis sans fil dans ce spectre. Ce n'est pas le même spectre que celui utilisé, par exemple pour communiquer d'une voiture de police à une autre.

**Le sénateur Mercer :** Je viens d'un coin du pays où les municipalités ne roulent pas sur l'or. Ai-je raison de dire que, si la municipalité ne paie pas les droits d'utilisateur, les pompiers s'aventureront dans le bâtiment en feu sans avoir pu profiter de cette technologie?

**M. Lindsey :** Les frais d'utilisateur pour une ville de la taille d'Halifax seraient d'à peu 1 450 \$ par licence.

**Le sénateur Mercer :** Par licence et par an?

**M. Lindsey :** Effectivement. Pour mettre ceci en perspective, par rapport au prix de l'équipement nécessaire, nous nous sommes penchés sur un exemple dans une petite ville de l'Oregon. Entre le prix du matériel pour les sites fixes et le prix d'établissement des réseaux et des dispositifs de communication proprement dits, le total frise un million de dollars. Par rapport au coût d'établissement du service et d'acquisition de l'équipement nécessaire, les frais de licence sont en fait vraiment minimes.

**Le sénateur Mercer :** Le coût de ce matériel est peut-être prohibitif pour une municipalité ayant des problèmes d'infrastructure, une municipalité qui a du mal à joindre les deux bouts. Si vous voulez parler d'Halifax, je peux vous donner une liste de 10 routes qui auraient besoin d'être réparées.

Je reste préoccupé par l'imposition d'une taxe sur ce qui est bon pour la sécurité. Il semblerait utile d'avoir le produit dont vous parlez, mais je crains que certaines forces de police municipales restent exclues. Pouvons-nous véritablement nous permettre de dispenser jusqu'à un million de dollars pour le matériel, et cetera? Les 1 400 \$ par licence et par an sont insignifiants, mais les autres coûts risquent d'être prohibitifs. Je ne sais pas quelle pourrait être la solution au problème. Mais j'estime qu'il y a un problème.

**M. Lindsey :** Excusez-moi, sénateur, j'ai mal interprété votre question. Le coût peut être très élevé. Je dois souligner, toutefois, qu'Industrie Canada n'a rien à voir avec l'acquisition de l'équipement; nous ne forçons pas les services municipaux à utiliser ce service. Nous avons seulement cerné un élément ou une partie du spectre régulier que ces services pourraient utiliser, s'ils ont les moyens de l'exploiter par ailleurs.

**Le sénateur Mercer :** Toute ville moderne voudrait que ses biens soient protégés, mais aussi qu'un service de ce type assure la sécurité de ses policiers et de ses pompiers. Cela devient vraiment un coût à payer pour rester dans la partie. Si les villes veulent fournir des services policiers et des services d'incendie de qualité, elles doivent avoir ce service. On a beau dire que c'est facultatif, ce n'est pas facultatif si l'on veut assurer un service de qualité à ses citoyens.

**Mr. Lindsey:** I cannot disagree.

**The Chair:** I need a motion from you, senators, to adopt the eleventh report that we adopted on June 13, 2007, so we can report it with the observations made at the time. I think they are still very important. Then we can report again to the Senate.

**Senator Tkachuk:** I so move.

**The Chair:** Do you all agree?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** We will adopt it. Thank you very much.

Thank you for your presence here tonight.

Senators, we might not sit next Tuesday morning. We are waiting again to hear from Wal-Mart. We will sit on Wednesday.

I have not yet adjourned the meeting.

**Senator Mercer:** Perhaps we could go in camera for a moment and have a brief discussion.

The committee continued in camera.

**M. Lindsey :** Il m'est difficile de dire le contraire.

**La présidente :** Chers collègues, il me faut **une motion** d'adoption du onzième rapport adopté le 13 juin 2007, **afin** que nous puissions en faire rapport avec les observations **consignées** à l'époque. Je pense qu'elles restent très importantes. **Nous pouvons** en faire rapport au Sénat à nouveau.

**Le sénateur Tkachuk :** Je propose la motion.

**La présidente :** La motion est-elle adoptée à l'unanimité?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Fort bien. Merci beaucoup.

Merci de votre présence ici aujourd'hui.

Chers collègues, il est possible que nous ne siégeons **pas** mardi matin. Nous attendons encore une réponse de Wal-Mart. Nous siégerons mercredi.

Je n'ai pas encore levé la séance.

**Le sénateur Mercer :** Nous pourrions peut-être passer à huis clos un moment, afin de tenir une brève discussion.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

#### WITNESSES

##### *Montreal Port Authority:*

Patrice Pelletier, Chief Executive Officer;  
Jean Mongeau, Vice President, Legal Affairs and Secretary,  
Stéphanie Isaacs, Director, Government Relations.

##### *Industry Canada:*

Kevin Lindsey, Acting Assistant Deputy Minister, Spectrum  
Information Technologies and Telecommunications;  
Glenn Sheskay, Counsel, Legal Services;  
Heather Hall, Manager, Emerging Networks.

#### TÉMOINS

##### *Administration portuaire de Montréal :*

Patrice Pelletier, président-directeur général;  
Jean Mongeau, vice-président, Affaires juridiques et secrétaire;  
Stéphanie Isaacs, directrice des relations gouvernementales.

##### *Industrie Canada :*

Kevin Lindsey, sous-ministre adjoint par intérim, Spec  
technologies de l'information et télécommunications;  
Glenn Sheskay, avocat, Services juridiques;  
Heather Hall, gestionnaire, Réseaux émergents.





Second Session  
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

## SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

Friday, February 8, 2008  
Saturday, February 9, 2008

### Issue No. 5

**Seventh, Eighth and Ninth meetings on:**  
The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

WITNESSES:  
(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-neuvième législature, 2007-2008

## SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Présidente :*  
L'honorable LISE BACON

Le vendredi 8 février 2008  
Le samedi 9 février 2008

### Fascicule n° 5

**Septième, huitième et neuvième réunions concernant :**  
Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adam	* LeBreton, P.C.
Cowan	(or Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Change in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Cowan substituted for that of the Honourable Senator Dawson (*February 8, 2008*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente* : L'honorable Lise Bacon

*Vice-président* : L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs :

Adam	* LeBreton, C.P.
Cowan	(ou Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\*Membres d'office

(Quorum 4)

*Modification de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Cowan est substitué à celui de l'honorable Dawson (*le 8 février 2008*).



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

HALIFAX, Friday, February 8, 2008  
(8)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9 a.m., in the Windsor Room, Prince George Hotel, Halifax, Nova Scotia, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Mercer, Oliver, Tkachuk and Zimmer (7).

*In attendance:* John Christopher, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESSES:

*Halifax Port Authority:*

Karen Oldfield, President and Chief Executive Officer;

Paul MacIsaac, Senior Vice-President;

George Malec, Vice-President, Business Development and Operations.

Ms. Oldfield made a statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 10:21 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

HALIFAX, Friday, February 8, 2008  
(9)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 1:30 p.m., in the Windsor Room, Prince George Hotel, Halifax, Nova Scotia, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Cowan, Dawson, Mercer, Oliver, Tkachuk and Zimmer (8).

*In attendance:* John Christopher, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

**PROCÈS-VERBAUX**

HALIFAX, le vendredi 8 février 2008  
(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans la salle Windsor de l'hôtel Prince George, à Halifax, en Nouvelle-Écosse, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Mercer, Oliver, Tkachuk et Zimmer (7).

*Également présent :* Du Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, analyste.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

*Administration portuaire de Halifax :*

Karen Oldfield, présidente et directrice générale;

Paul MacIsaac, vice-président principal;

George Malec, vice-président, Opérations et Développement des affaires.

Mme Oldfield fait une déclaration puis, aidée des autres témoins, répond aux questions.

À 10 h 21, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

HALIFAX, le vendredi 8 février 2008  
(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 30, dans la salle Windsor de l'hôtel Prince George, à Halifax, en Nouvelle-Écosse, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Cowan, Dawson, Mercer, Oliver, Tkachuk et Zimmer (8).

*Également présent :* Du service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, analyste.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

**WITNESSES:**

*Atlantic Provinces Economic Council (APEC):*

David Chaundy, Senior Economist.

*Melford International Terminal Inc.:*

Paul Martin, President;

Bob Stevens, Chief Executive Officer;

John Vickerman, Principal, TranSystems Corporation;

Richie Mann, Vice-President, Marketing.

*Atlantic Canada Opportunities Agency (ACOA):*

Deborah Windsor, Vice-President, Nova Scotia;

Janine Fraser, Policies Analyst.

*Greater Halifax Partnership:*

Stephen Dempsey, President and Chief Executive Officer;

Dan English, Chief Administrative Officer, Halifax Regional Municipality.

*NSCAD University:*

John D. Mabley, Vice-President, University Relations;

Linda Hutchison, Associate Director of Advancement.

Mr. Chaundy made a statement and answered questions.

At 2:35 p.m., the committee suspended.

At 2:38 p.m., the committee resumed.

Mr. Martin and Mr. Vickerman made statements and, with Mr. Stevens and Mr. Mann, answered questions.

At 3:42 p.m., the committee suspended.

At 3:48 p.m., the committee resumed.

Ms. Windsor made a statement and, with Ms. Fraser, answered questions.

At 4:34 p.m., the committee suspended.

At 4:48 p.m., the committee resumed.

Mr. Dempsey and Mr. English made statements and answered questions.

Mr. Mabley and Ms. Hutchison made a statement and answered questions.

At 5:37 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

*Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CEPA) :*

David Chaundy, économiste principal.

*Melford International Terminal Inc. :*

Paul Martin, président;

Bob Stevens, président-directeur général;

John Vickerman, directeur, TranSystems Corporation;

Richie Mann, vice-président, Marketing.

*Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA) :*

Deborah Windsor, vice-présidente, Nouvelle-Écosse;

Janine Fraser, analyste des politiques.

*Greater Halifax Partnership :*

Stephen Dempsey, président-directeur général;

Dan English, agent administratif principal, Municipalité régionale d'Halifax.

*Université NSCAD :*

John D. Mabley, vice-président, Relations avec l'université;

Linda Hutchison, directrice adjointe à la promotion.

M. Chaundy fait une déclaration puis répond aux questions.

À 14 h 35, la séance est interrompue.

À 14 h 38, la séance reprend.

MM. Martin et Vickerman font chacun une déclaration puis, aidés de MM. Stevens et Mann, répondent aux questions.

À 15 h 42, la séance est interrompue.

À 15 h 48, la séance reprend.

Mme Windsor fait une déclaration puis, aidée de Mme Fraser, répond aux questions.

À 16 h 34, la séance est interrompue.

À 16 h 48, la séance reprend.

MM. Dempsey et English font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

M. Mabley et Mme Hutchison font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

À 17 h 37, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

HALIFAX, Saturday, February 9, 2008  
(10)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9 a.m., in the Windsor Room, Prince George Hotel, Halifax, Nova Scotia, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Cowan, Mercer, Oliver, Tkachuk and Zimmer (7).

*In attendance:* John Christopher, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESSES:

*Atlantic Institute for Market Studies:*

Charles Cirtwill, Acting President;

Barrie Hebb, Research Economist.

*International Longshoremen's Association Council of Unions:*

David Cranston, President / Business Agent, I.L.A. Local 269;

Fred R. Rhodenizer, Vice-President, I.L.A. Local 269;

John W. Campbell, President, I.L.A. Local 1825.

*Halifax Gateway Council:*

James Frost, Executive Director;

John Hamblin, Member of the Board of Directors, Halifax Gateway Council, and President, Clarke IT Solutions Inc.

*Consolidated Fastfrate:*

Rob Pittman, Halifax Branch Manager.

*Laurentian Energy:*

James Wooder, Chief Executive Officer, Sydport Container Terminal Project.

Mr. Cirtwill made a statement and, with Mr. Hebb, answered questions.

Mr. Cranston made a statement and, with the other witnesses from the International Longshoremen's Association, answered questions.

At 10:42 a.m., the committee suspended.

At 10:49 a.m., the committee resumed.

HALIFAX, le samedi 9 février 2008  
(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans la salle Windsor de l'hôtel Prince George, à Halifax, en Nouvelle-Écosse, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Cowan, Mercer, Oliver, Tkachuk et Zimmer (7).

*Également présent :* Du Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, analyste.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

*Atlantic Institute for Market Studies :*

Charles Cirtwill, président par intérim;

Barrie Hebb, économiste chargé de recherches.

*Conseil des syndicats de l'International Longshoremen's Association :*

David Cranston, président/agent d'affaires, I.L.A. section locale 269;

Fred R. Rhodenizer, vice-président, I.L.A. section locale 269;

John W. Campbell, président, I.L.A. section locale 1825.

*Halifax Gateway Council :*

James Frost, directeur exécutif;

John Hamblin, membre du conseil d'administration, Halifax Gateway Council, et président, Clarke IT Solutions Inc.

*Consolidated Fastfrate :*

Rob Pittman, gestionnaire du bureau de Halifax.

*Laurentian Energy :*

James Wooder, président-directeur général, Projet de terminal à conteneurs de Sydport.

M. Cirtwill fait une déclaration puis, aidé de M. Hebb, répond aux questions.

M. Cranston fait une déclaration puis, aidé des autres témoins de l'International Longshoremen's Association, répond aux questions.

À 10 h 42, la séance est interrompue.

À 10 h 49, la séance reprend.



Mr. Frost and Mr. Hamblin made a statement and answered questions.

Mr. Pittman made a statement and answered questions.

Mr. Wooder made a statement and answered questions.

At 1:45 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

MM. Frost et Hamblin font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

M. Pittman fait une déclaration puis répond aux questions.

M. Wooder fait une déclaration puis répond aux questions.

À 13 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

HALIFAX, Friday, February 8, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

**Senator Lise Bacon (Chair)** in the chair.

[English]

**The Chair:** I call the meeting to order. It is nine o'clock and we have a pretty heavy schedule today, especially this morning.

We are quite pleased to be here in Halifax and to be joined by our two members from your province, Senator Oliver, who is the deputy chair of the committee, and Senator Mercer, and we are looking forward to a visit to your port and knowing more about what you are doing here and the possibilities and challenges that you face. That is why we are here. We have visited the ports of Vancouver, Delta, Prince Rupert and Montreal, and here we are in Halifax.

Our witnesses this morning are representatives from the Halifax Port Authority. Karen Oldfield is President and Chief Executive Officer; Paul MacIsaac is Senior Vice-President; and George Malec is Vice-President of Business Development and Operations.

The floor is yours. I am sure the senators will have questions to ask afterwards.

**Karen Oldfield, President and Chief Executive Officer, Halifax Port Authority:** Thank you and welcome to Halifax. We are very happy to have you here, and we look forward to what we think will be a very interesting day for you. It is always exciting to go on the terminals; there is always something to see and we have a few new pieces of equipment in Halifax that we are happy to show off as well. I hope that you have a great day. It is important for us to have the opportunity to speak to you about the significant role that the Port of Halifax plays in trade and transportation in Canada. From that perspective, we are happy to be part of your overall discussions on containerized freight handled by Canada's ports.

If you look at the picture up on the screen, you see that Halifax is a port city; that is why we are here in the first place. The Port of Halifax has built a diverse cargo business over many years. Today, 16 shipping lines call on Halifax, and the cargo that moves through our port comes from 13 different regions of the world.

Like in many port cities, and Halifax is no exception, the port is a very important part of our local community, our city, our province and in fact all of Atlantic Canada. Indeed, it is one of

**TÉMOIGNAGES**

HALIFAX, le vendredi 8 février 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 heures afin d'étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

**Le sénateur Lise Bacon (présidente)** occupe le fauteuil.

[Traduction]

**La présidente :** La séance est ouverte. Il est neuf heures et nous avons un programme chargé aujourd'hui, surtout ce matin.

Nous sommes très heureux d'être ici à Halifax et d'avoir parmi nous deux membres de votre province, le sénateur Oliver, qui est le vice-président du comité, et le sénateur Mercer. Nous sommes impatients d'aller visiter votre port et d'en apprendre davantage sur ce que vous faites, les possibilités qui s'offrent à vous et les défis auxquels vous faites face. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Nous avons visité les ports de Vancouver, de Delta, de Prince Rupert et de Montréal, et nous voici maintenant ici, à Halifax.

Nous entendrons ce matin des représentants de l'Administration portuaire de Halifax : Karen Oldfield, présidente et directrice générale; Paul MacIsaac, vice-président principal; et George Malec, vice-président aux Opérations et Développement des affaires.

Je vous cède la parole. Je suis certaine que les sénateurs auront des questions à vous poser par après.

**Karen Oldfield, présidente et directrice générale, Administration portuaire de Halifax :** Merci et bienvenue à Halifax. Nous sommes très heureux de vous accueillir ici et il nous tarde d'entamer cette journée qui sera très intéressante pour vous, à notre avis. C'est toujours excitant de visiter les terminaux; il y a toujours quelque chose à voir et nous avons quelques nouvelles pièces d'équipement que nous sommes ravis de vous faire admirer également. Je vous souhaite de passer une excellente journée. Il est important pour nous d'avoir l'occasion de vous parler du grand rôle que joue le port de Halifax dans les domaines du commerce et du transport au Canada. Dans cette optique, nous sommes heureux de prendre part à vos discussions générales sur le transport de fret par conteneurs dans les ports canadiens.

Si vous regardez l'image à l'écran, vous voyez que Halifax est une ville portuaire; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous sommes ici. Le port de Halifax a mis en place des activités de transport de fret variées au fil des ans. À l'heure actuelle, 16 lignes maritimes passent par Halifax et le fret arrive à notre port de 13 régions du monde.

Comme dans bien des villes portuaires, et Halifax ne fait pas exception, le port fait partie intégrante de notre communauté locale, de notre ville, de notre province et, en fait, de tout le

Canada's key trade gateways to the world. Our port allows import and export cargo to flow from major Canadian centres and our Atlantic region.

We have a wide range of private and public sector partners in our region that are focused on growing the Port of Halifax. We are focused on growth because growth is good for our community and it is good for Canada as a trading nation.

The Port of Halifax is a key driver in the Nova Scotia economy. The port generates over 15,000 direct, indirect and induced jobs. If you remember no other fact from the presentation this morning, here is one that I would really like you to recall: each container vessel that comes through the port generates three person-years of employment locally. That is why we care about growth. Every container vessel generates three person-years of employment locally. Of course, employment equals wages. Over \$600 million in wages are generated in our economy each year because of the Port of Halifax.

As you all know, the Halifax Port Authority, HPA, is an independent federal agency established by the Canada Marine Act on March 1, 1999. We are governed by a board of seven directors who are appointed for three-year terms, chosen as follows: one member nominated by the Minister of Transport and appointed by the Governor in Council; one member chosen and appointed by the Province of Nova Scotia; one member chosen and appointed by the Halifax Regional Municipality; and four members nominated by the Minister of Transport in consultation with port users and appointed by the Governor in Council.

Our mandate is to develop, market and manage our assets in order to foster and promote trade and transportation. In Halifax, we have three primary areas of business: our containerized cargo and other cargo business, our cruise business and also a real estate development which supports the other activities. We own and manage 258 acres of property along the Halifax and Dartmouth waterfronts.

In the package you have in front of you, you will find a listing of our current board members together with our semi-annual stakeholder report.

We are happy to see the diverse group of organizations, beyond the HPA, who will be appearing before your committee during your hearings. These groups are a good sample of the many groups in our port and business community that have a role to play in our region's realizing its full potential as the Atlantic Gateway.

Within the context of the Atlantic Gateway, the port is well positioned in terms of geography and infrastructure to serve as the point of connection between the heartland of Canada and the United States and the rest of the world. We have some of the most valuable assets along the East Coast of North America. For

Canada atlantique. C'est d'ailleurs l'un des principaux portails commerciaux canadiens ouverts sur le monde, par lequel transite le fret d'importation et d'exportation en provenance d'importants centres canadiens et de la région de l'Atlantique.

Un large éventail de nos partenaires régionaux des secteurs public et privé concentrent leurs efforts sur l'expansion du port de Halifax, car la croissance est bénéfique pour notre communauté et pour le Canada en tant que nation commerciale.

Le port de Halifax est l'un des principaux moteurs de l'économie de la Nouvelle-Écosse. Il génère plus de 15 000 emplois directs, indirects et induits. S'il y a un fait que j'aimerais vraiment que vous reteniez aujourd'hui, c'est que chaque porte-conteneurs qui passe au port génère trois années-personnes d'emploi local. C'est la raison pour laquelle nous nous soucions de la croissance. Chaque porte-conteneurs génère trois années-personnes d'emploi local. Bien entendu, qui dit emploi, dit masse salariale. Plus de 600 millions de dollars en salaires sont injectés dans notre économie chaque année grâce aux activités du port.

Comme vous le savez tous, l'Administration portuaire de Halifax est un organisme fédéral indépendant qui a été établi le 1<sup>er</sup> mars 1999 conformément à la Loi maritime du Canada. Nous avons à notre tête un conseil d'administration de sept membres nommés pour des mandats de trois ans, choisis de la manière suivante : un membre est sélectionné par le ministre des Transports et nommé par le gouverneur en conseil; un membre est choisi et nommé par la province de la Nouvelle-Écosse; un membre est choisi et nommé par la Municipalité régionale de Halifax; et quatre membres sont sélectionnés par le ministre des Transports en consultation avec les utilisateurs du port et nommés par le gouverneur en conseil.

Nous avons pour mandat de développer, de commercialiser et de gérer nos actifs de façon à favoriser et à promouvoir le commerce et le transport. À Halifax, nous intervenons dans trois grands secteurs d'activité : le transport de fret conteneurisé et d'autres cargaisons, les croisières et aussi l'aménagement immobilier pour soutenir les autres activités. Nous possédons et gérons 258 acres de terrain le long des fronts de mer de Halifax et de Dartmouth.

Dans la trousse que vous avez sous les yeux, vous trouverez la liste des membres actuels du conseil d'administration dans le rapport semestriel des intervenants.

Nous nous réjouissons de constater la présence de diverses organisations, outre l'APH, qui comparaitront devant votre comité pendant vos audiences. Elles représentent un échantillon des nombreux groupes de notre port et du milieu des affaires qui ont un rôle à jouer dans la région pour qu'elle atteigne son plein potentiel en tant que porte d'entrée de l'Atlantique.

En ce sens, le port jouit d'une situation privilégiée sur le plan géographique et des infrastructures pour servir de lien entre les régions situées au cœur du Canada, les États-Unis et le reste du monde. Nous possédons certains des atouts les plus précieux de la côte est de l'Amérique du Nord. Par exemple, nous disposons des



example, we have the deepest berths, and we are the only port on the East Coast of North America that can accommodate a fully laden post-Panamax vessel.

We have two state-of-the-art container terminals in our port, which are operated by world class players: Ceres-NYK, which is a global consortium, and Halterm Container Terminal Limited, which is owned by the formidable Macquarie Infrastructure Partners. Our terminals are well-equipped to provide efficient service, and we have capacity on those two terminals to nearly triple container volumes without significant investment. In other words, from today, we could absolutely triple the volumes that we are putting through our port without significant investment.

We have a class 1 railway system, operated by CN, that connects shippers to markets all across North America. We have 1 million square feet of transload, distribution and warehousing facilities, plus road and short sea shipping connections.

We do have many natural attributes and our infrastructure is world class, but we recognize that we have to continue to pursue world-class infrastructure. In the past five years, in particular in 2007, we have been building in a big way. We attracted over \$225 million in private investment in 2007 alone.

The private sector has expressed confidence in our prospects with their sizeable investments in our future. In addition, the Halifax Port Authority itself invested in 2007 a record \$18.5 million on cargo infrastructure alone, bringing HPA's total investment to over \$60 million over the past five years. Much of this investment has been focused on improvements to our containerized cargo at the two terminals. We are very proud of the improvements that have been made and we are pleased to be able to show them to you today.

However, our work is not done. We continue to evaluate and prioritize the next infrastructure requirements for our port that will keep us ahead of the curve. To do that, we work with our Halifax Gateway Council partners to prioritize what is needed for Halifax to be globally competitive and ready for growth.

Our port's long-term success depends on our ability to work together both locally and internationally. We have to work together to deliver a competitive time-cost equation to attract cargo and ships. That is the approach we have taken here in Halifax. In fact, our local port community has come together in recent years to set a road map for the future and to work together collectively.

mouillages les plus profonds et sommes le seul port de la côte est de l'Amérique du Nord capable d'accueillir des navires post-Panamax à pleine charge.

Nous sommes dotés de deux terminaux à conteneurs ultrasophistiqués exploités par des opérateurs de classe internationale : Ceres/NYK, qui est un consortium mondial, et Halterm Container Terminal Limited, dont la grande société Macquarie Infrastructure Partners est propriétaire. Nos terminaux sont bien équipés pour fournir un service efficace et nous avons la capacité de pratiquement tripler les volumes de conteneurs sans investir trop lourdement. Autrement dit, dès aujourd'hui, nous pourrions absolument tripler le volume des marchandises qui transitent par notre port sans effectuer d'investissements massifs.

Nous avons un réseau ferroviaire de catégorie 1, exploité par le CN, qui relie les transporteurs maritimes aux marchés de toute l'Amérique du Nord. Nous disposons d'installations de transbordement, de distribution et d'entreposage d'un million de pieds carrés, ainsi que de liaisons de transport routier et maritime à courte distance.

Nous avons de nombreux avantages naturels et nos infrastructures sont de calibre international, mais nous reconnaissons que nous devons continuer à les maintenir à ce niveau. Depuis cinq ans, mais particulièrement en 2007, nous procédons à d'importants travaux de construction. Dans la seule année 2007, nous avons attiré plus de 225 millions de dollars en investissements privés pour notre avenir.

Le secteur privé a exprimé sa confiance dans les perspectives de Halifax en investissant généreusement dans notre avenir. En outre, l'Administration portuaire de Halifax a investi une somme record de 18,5 millions de dollars l'année dernière en infrastructures pour le fret, portant ainsi les investissements totaux à 60 millions au cours des cinq dernières années. La majeure partie de ces investissements a été consacrée à l'amélioration des infrastructures de fret par conteneurs de nos deux terminaux. Nous sommes très fiers des améliorations qui ont été réalisées et de pouvoir vous les montrer aujourd'hui.

Toutefois, notre travail n'est pas terminé. Nous continuons d'évaluer et de classer par ordre de priorité les futures exigences en matière d'infrastructures pour notre port de façon à conserver une longueur d'avance. Pour ce faire, nous collaborons avec nos partenaires du Halifax Gateway Council pour établir les priorités en ce qui a trait aux besoins futurs de Halifax pour qu'elle soit concurrentielle à l'échelle mondiale et prête à prendre de l'expansion.

Le succès à long terme de notre port dépend de notre capacité à travailler ensemble sur le plan local et international. Nous devons collaborer pour offrir une équation temps-coûts concurrentielle afin d'attirer des activités de fret et des navires. C'est la démarche que nous avons adoptée ici à Halifax. En fait, notre communauté portuaire locale a conjugué ses efforts au cours des dernières années pour établir sa feuille de route pour l'avenir et travailler ensemble.

We have built up a diverse cargo business over time, but for many years Halifax's geography naturally positioned us for very particular trade routes, for example Europe, the Mediterranean and North America. A number of years ago, the Port of Halifax identified that these traditional markets were softening, that the trade coming through Halifax was starting to shift from the Atlantic to the Pacific.

After retaining the best experts and consulting with our port stakeholders, Halifax set out a long-term growth strategy that includes traditional but also emerging markets. We are working together with our partners to increase our market awareness in the emerging markets, and we are seeing positive early signs that this strategy is right for Halifax.

I would like George Malec, our Vice-President of Business Development and Operations, to further elaborate on our business development plans.

Thank you for your time and this opportunity. We really appreciate your interest in our port, and we hope that you have a chance to enjoy some time in our region.

**George Malec, Vice-President, Business Development and Operations, Halifax Port Authority:** I will highlight some points quickly so that we can lead into the question period.

As Ms. Oldfield mentioned, emerging markets are part of our growth strategy and philosophy here. We realize that there is tremendous change going on in global trading patterns today, and these are still very much fluid. We set our whole business development plan according to that. We are looking at our traditional markets, such as the European market and the Mediterranean, but we are focusing on the expanding South Asia trade coming in through the Straits of Gibraltar both ways. We can speak more to that in the question period.

There is also a dynamic trade going on in the Caribbean market connecting Halifax, and in the not-too-distant future we will be looking at several other key emerging markets like the Baltic area, which is showing great promise.

In terms of capacity and infrastructure, our current sustainable capacity we could work on every day of the week is 1.4 million TEUs, or 20-foot equivalent units, of container throughput, which is very significant. We could triple our existing volumes right now.

We are looking at maximizing all of our assets. In our strategic plan, we have already mapped out where we can go when the business case warrants even further expansion to use the Port of Halifax as a natural gateway connecting the key inland markets, such as Ontario and Quebec, and even westwards. For example, we have joint information with CN on our combined marketing strategies, because we realize that the Port of Halifax is a gateway,

Au fil du temps, nous avons mis en place diverses activités de transport de fret, mais pendant de nombreuses années, la situation géographique naturelle de Halifax a positionné son port sur certaines routes commerciales comme l'Europe, la Méditerranée et l'Amérique du Nord. Depuis plusieurs années, le port de Halifax constate un ralentissement dans ces marchés traditionnels : les activités commerciales se déplacent de l'océan Atlantique vers l'océan Pacifique.

Après avoir consulté les meilleurs spécialistes et ses intervenants portuaires, Halifax a élaboré une stratégie de croissance englobant les marchés traditionnels et émergents. Nous collaborons avec nos partenaires afin d'accroître la sensibilisation aux marchés émergents, et nous constatons d'ores et déjà des signes très positifs indiquant qu'il s'agit là de la bonne stratégie pour Halifax.

Je vais maintenant laisser la parole à George Malec, notre vice-président aux Opération et Développement des affaires, pour qu'il vous en dise plus sur nos plans de développement commercial.

Je vous remercie de votre attention et de cette occasion. Nous vous sommes vraiment reconnaissants de l'intérêt que vous portez à notre port, et espérons que vous apprécierez votre séjour dans notre région.

**George Malec, vice-président, Opérations et Développement des affaires, Administration portuaire de Halifax :** Je vais souligner quelques points rapidement pour que nous puissions passer à la période des questions.

Comme Mme Oldfield l'a mentionné, les marchés émergents font partie de notre stratégie de croissance et de notre philosophie à Halifax. Nous observons actuellement un énorme changement dans les tendances commerciales, qui sont encore très fluctuantes. Nous avons établi tout notre plan de développement commercial en conséquence. Nous examinons nos marchés traditionnels, comme l'Europe et la Méditerranée, mais nous nous concentrons sur l'expansion du commerce de l'Asie du Sud, qui transite par le détroit de Gibraltar pour le transport des marchandises dans les deux directions. Nous pourrions en parler davantage durant la période des questions.

Il y a aussi un commerce dynamique avec le marché antillais reliant Halifax et, dans un avenir assez rapproché, nous envisagerons de faire affaire avec d'autres grands marchés émergents comme les pays baltes, qui semblent fort prometteurs.

Pour ce qui est de la capacité et des infrastructures, la capacité durable actuelle que nous pourrions exploiter tous les jours s'élève à 1,4 million d'EVP, ou équivalents vingt pieds, de trafic de conteneurs, ce qui est énorme. Nous pourrions tripler nos volumes actuels.

Nous explorons la possibilité de maximiser tous nos actifs. Dans notre plan stratégique, nous avons déjà planifié ce que nous ferons quand l'analyse de rentabilité justifiera une expansion encore plus importante pour utiliser le port de Halifax comme porte d'entrée naturelle reliant les principaux marchés intérieurs tels que l'Ontario et le Québec, et même d'autres plus à l'ouest. Par exemple, nous disposons d'information conjointe avec le CN



a key port developing Canada's economy. It is not simply a regional player. There are fewer than 1 million people in Nova Scotia. There are 2.4 million people in metropolitan Toronto. That is part of our catchment area and part of our impact on the Canadian economy.

With respect to being a global gateway, we also realize that we are an important conduit for Canada's trade south of the border into the United States. Canadian manufacturers, exporters and distributors will source their materials that they are shipping in the United States abroad as well for the value-added component of their own chains.

We also service the American market into the Midwest through the Sarnia tunnel connecting us into Chicago. We have very vibrant trade patterns going on right now in this emerging global market.

As the Halifax Port Authority, we take our fiduciary responsibilities very seriously. We have developed unique security architecture in this port. With our partners, the key regulatory agencies that actually have the mandate for marine security, like the Canada Border Services Agency, the RCMP, Halifax Regional Police and Transport Canada, we have a very efficient, cooperative security regime in the port.

We also take great care towards our environmental stewardship. We are the only port in Canada that has actually gone out and subjected itself to the test of an audit, become ISO 14001:2004 certified for our environmental management system. We are not just telling people that we care: we are doing this. We are prepared to be audited, and we have done that for three consecutive years.

That gives you a good overview of our main business approach and strategy. I would like to leave some time now for my colleague, Paul MacIsaac, to talk about our financial stability.

**Paul MacIsaac, Senior Vice-President, Halifax Port Authority:** The Halifax Port Authority is a financially self-sufficient federal business enterprise, as required by our mandate. I will give you a few financial highlights: 2006 revenues were \$29.3 million, up approximately 55 per cent over the five-year period ending in 2006. Earnings from operation were just north of \$14 million, with total assets of \$145 million. Of note, we increased our equity by about \$32 million over the same five-year period. Net earnings for the year were \$7.8 million.

Our financial stability and profitability over the last number of years allowed us, as Ms. Oldfield mentioned, to invest significantly in capital and infrastructure improvements

sur nos stratégies de marketing communes parce que nous nous rendons compte que le port de Halifax est une porte d'entrée, un port important qui développe l'économie du Canada. Il n'est pas qu'un simple intervenant régional. La Nouvelle-Écosse compte moins d'un million d'habitants, et le Grand Toronto, 2,4 millions. Cela fait partie de notre bassin versant et de notre incidence sur l'économie canadienne.

Pour ce qui est de notre rôle de porte d'entrée mondiale, nous nous rendons également compte que nous sommes un point de transit important pour les échanges du Canada au sud de la frontière, vers les États-Unis. Les fabricants, les exportateurs et les distributeurs canadiens se procurent le matériel qu'ils expédient aux États-Unis à l'étranger; il en va même pour l'élément à valeur ajoutée de leurs propres chaînes.

Nous desservons aussi le Midwest américain par le tunnel de Sarnia qui nous relie à Chicago. Les tendances commerciales actuelles sont très dynamiques dans ce marché mondial émergent.

En tant qu'Administration portuaire de Halifax, nous prenons nos responsabilités fiduciaires très au sérieux. Nous y avons conçu une architecture de sécurité exceptionnelle. Grâce à nos partenaires et aux principaux organismes de réglementation qui ont pour mandat d'assurer la sécurité maritime comme l'Agence des services frontaliers du Canada, la GRC, le Service régional de police de Halifax et Transports Canada, nous sommes dotés d'un système de sécurité très efficace et coopératif au port.

Nous faisons aussi bien attention à notre gestion de l'environnement. Nous sommes le seul port au Canada à s'être soumis à une vérification et à être certifié ISO 14001 :2004 pour notre système de gestion environnementale. Nous ne nous contentons pas de dire aux gens que nous nous préoccupons de l'environnement : nous agissons. Nous sommes prêts à faire l'objet de vérifications, ce que nous avons fait trois années de suite.

Voilà qui vous donne une bonne idée de notre principale approche et stratégie commerciale. J'aimerais laisser du temps à mon collègue, Paul MacIsaac, pour qu'il parle de notre stabilité financière.

**Paul MacIsaac, vice-président principal, Administration portuaire de Halifax :** L'Administration portuaire de Halifax est une entreprise de régime fédéral autonome sur le plan financier, comme l'exige son mandat. Je vais vous donner quelques faits saillants de notre situation financière : en 2006, nous avons affiché un revenu de 29,3 millions de dollars, une hausse d'environ 55 p. 100 au cours de la période de cinq ans s'étendant jusqu'en 2006. Les profits découlant des opérations se sont élevés à un peu plus de 14 millions de dollars, avec un actif total de 145 millions de dollars. Il faut noter que nous avons augmenté notre valeur nette d'environ 32 millions de dollars durant la même période. Les gains nets pour l'année se sont chiffrés à 7,8 millions de dollars.

La stabilité financière et la rentabilité que nous avons connues ces dernières années nous ont permis, comme l'a mentionné Mme Oldfield, d'investir considérablement dans les améliorations



over that time. As noted earlier, in 2007 we had a record investment cargo infrastructure of \$18.5 million.

In 2007, HPA was the first port in Canada to receive a credit rating. We obtained a credit rating of A, outlook stable, from Standard & Poor's. Of particular note, when Standard & Poor's compared our credit metrics with those of other North American ports, ours were at or near the top in every category. Our A rating is also supported by a relatively diversified revenue mix, and our financial mix profile is quite low due to the stable business risks as a result of diversified operations, as Ms. Oldfield referred to in her opening comments.

Part of our responsibility is to continue to invest in infrastructure and, as time goes on, we will need to borrow funds for future cargo crews or real estate projects.

**The Chair:** In previous hearings, a witness told the committee that the only way to capture most of the traffic if the Port of Halifax wanted to be an in-and-out port for the Indian market is to build a greenfield container terminal in the future. Other witnesses say that it is possible for Halifax to grow without any new investments, as you told us this morning. Do you agree with the statements, and could you elaborate on that?

**Ms. Oldfield:** Each of our two existing terminals is roughly 70 acres. With those existing footprints, and with the equipment that we have today in our port, we can take our volumes from approximately 500,000 TEUs to 1.4 million TEUs. That is a lot of growth.

**The Chair:** Yes.

**Ms. Oldfield:** Now, as Mr. Malec can elaborate, we have also undertaken studies within the confines of our port so that we know that with some technology, with some equipment and with some adding onto our existing footprints, it is possible to take those 1.4 million TEUs to approximately 2.4 million TEUs. I hope that clarifies the question. We have lots of capacity today, and we have room to grow.

**The Chair:** What sort of security investments do you think would achieve the highest practical levels of security while not causing an undue impact on the movement of goods and the course of shippers to your port?

**Mr. Malec:** The current regime in Canada has the Canada Border Services Agency, CBSA, doing certain things and Transport Canada doing certain things. The primary actions right now for cargo checking and certification are being done by the CBSA, and that is the detection of any inbound radioactive material that could be used as a component of a dirty bomb.

apportées aux immobilisations et aux infrastructures durant cette période. Comme on l'a indiqué tout à l'heure, en 2007, nous avons fait un investissement record de 18,5 millions de dollars dans les infrastructures pour le fret.

En 2007, l'APH est devenue le premier port au Canada à recevoir une cote de solvabilité. La firme Standard & Poor's nous a attribué une cote de A, avec une perspective stable. Il convient de signaler tout particulièrement que lorsque la firme a comparé nos paramètres de crédit avec ceux d'autres ports nord-américains, les nôtres sont arrivés en tête de liste ou presque dans chaque catégorie. Notre cote de A s'explique également par une diversification relativement importante de nos sources de revenus et notre profil financier est assez bas à cause des risques commerciaux stables grâce à nos activités diversifiées, comme l'a expliqué Mme Oldfield dans sa déclaration préliminaire.

Notre responsabilité consiste, en partie, à continuer d'investir dans l'infrastructure; avec le temps, nous aurons besoin d'emprunter des fonds pour les équipes de fret ou les projets immobiliers futurs.

**La présidente :** Dans le cadre d'audiences précédentes, un témoin a indiqué au comité que la seule façon d'attirer une bonne part du trafic, si le port de Halifax veut devenir un port d'entrée et de sortie pour le marché indien, c'est de construire un terminal à conteneurs complètement nouveau dans l'avenir. D'autres témoins ont signalé qu'il est possible pour Halifax de croître sans aucun nouvel investissement, comme vous nous l'avez dit ce matin. Êtes-vous d'accord, et pouvez-vous nous en parler davantage?

**Mme Oldfield :** Chacun des deux terminaux actuels a une superficie d'environ 70 acres. Avec la zone de couverture actuelle et le matériel dont nous disposons aujourd'hui dans notre port, nous pouvons faire passer nos volumes d'environ 500 000 d'EVP à 1,4 million d'EVP. C'est une croissance considérable.

**La présidente :** En effet.

**Mme Oldfield :** Maintenant, nous avons également entrepris des études dans les limites de notre port, et M. Malec pourra vous en parler davantage. Grâce à ces études, nous savons qu'avec une certaine technologie, un certain matériel et un certain élargissement de notre zone de couverture actuelle, il est possible de porter ce 1,4 million d'EVP à 2,4 millions d'EVP. J'espère que cela répond à la question. Nous avons beaucoup de capacités maintenant, et il y a de la place pour la croissance.

**La présidente :** Quel type d'investissements en matière de sécurité permettrait, à votre avis, d'atteindre les niveaux pratiques les plus élevés de sécurité sans avoir de conséquences indues pour le mouvement des marchandises et pour le coût que doivent payer les expéditeurs qui empruntent votre port?

**M. Malec :** Dans le régime actuel au Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, ou l'ASFC, fait certaines choses et Transports Canada en fait d'autres. À l'heure actuelle, l'ASFC s'occupe des principales mesures pour la vérification et la certification du fret, ce qui comprend la détection de tout matériel radioactif entrant qui pourrait servir à la préparation

Those portals are now installed and up and running in the Port of Halifax. What could be a very useful adjunct to that is to look at how the response mechanism is actually done in all major Canadian ports. Specifically, you could look at roles and responsibilities and whether the people who have the primary response to that type of detection are properly trained and funded. We would encourage the committee to look at that.

In terms of other security architecture, we have collaborated with Transport Canada on the forward thinking part, the basic things like the cameras, the fences and the gates. There is a component though on the water side, which would be a consideration of the actual cost of policing Canada's major ports on the water. Currently Halifax, to our best recollection, is the only port in Canada that actually pays the local municipality for enhanced policing to look at the water side as well as police the docks. There are a number of reasons for that, but in the Port of Halifax we chose to do that because we think it is an important thing to add to Canada's security architecture. It may be argued that there is a role somewhere else for the police to be funded on a more national basis in the ports. It may be time to look particularly at the water side policing of our major ports and waterways.

**Senator Oliver:** First of all, it is a matter of public record that Canadian Tire appeared before this committee in Ottawa a couple of weeks ago, and I wanted you to know, Ms. Oldfield, that they had a number of positive things to say about the work you are doing here.

I have three short questions. First, we just came from Prince Rupert, and I would like to know how long it takes a container, once landed here in Halifax, to get through on CN to Memphis. Is it shorter than 100 hours? Second, how many containers can you stack on top of one another, and what is your capacity? My third question relates to the Canada Marine Act Review, because the Port of Montreal, Prince Rupert and a number of the other ports have complained that because of legislation they are limited in the financing options that are available to them. What do you have to say about that? Those are my questions.

**Mr. Malec:** The key point in the CN network, which you will see on your handout charts, is that it is 71 hours from Halifax to Chicago, and Chicago is the pivot point in the CN network leading on down on their train to Memphis. It is another 24-hour haul from Chicago down into Memphis, so it is roughly 95 hours altogether, under 100 hours, assuming that all connections work. Certainly it is physically possible to do.

In fact, that is part of our emerging-market strategy into the Midwest, working with CN on the idea that we have a two-coast, two-railway option in Canada, Pacific and Atlantic, to funnel in through the CN network. As CN's business development strategy continues to evolve from market dominance in the

d'une bombe sale. Ces points d'inspection sont maintenant installés au port de Halifax et ils sont en service. Un élément complémentaire qui pourrait s'avérer très utile, c'est d'examiner comment le mécanisme d'intervention est réellement mis en œuvre dans tous les grands ports canadiens. Plus précisément, vous pourriez examiner les rôles et responsabilités ainsi que la question de savoir si les premiers intervenants dans ce type de détection sont bien formés et financés. Nous encourageons votre comité à se pencher là-dessus.

En ce qui concerne les autres aspects de la sécurité, nous avons collaboré avec Transports Canada relativement à la réflexion prospective, aux choses élémentaires comme les caméras, les clôtures et les barrières. Il y a toutefois un point à considérer sur le plan maritime, notamment le coût réel des services de police maritime dans les grands ports du Canada. À l'heure actuelle, autant que nous sachions, Halifax est le seul port au Canada qui paie la municipalité pour des services de police accrus sur l'eau ainsi que dans les bassins. Un certain nombre de raisons expliquent cette situation, mais au port de Halifax, nous choisissons d'agir ainsi parce que nous croyons que c'est un ajout important à l'infrastructure de sécurité du Canada. On pourrait alléguer qu'on pourrait financer à l'échelle nationale un autre rôle pour la police dans les ports. Il est peut-être temps d'examiner en particulier les services de police maritime de nos principaux ports et voies navigables.

**Le sénateur Oliver :** Tout d'abord, comme on le sait, la Société Canadian Tire a comparu devant notre comité, à Ottawa, il y a quelques semaines, et je tenais à ce que vous sachiez, madame Oldfield, que le représentant a indiqué plusieurs choses positives à l'égard du travail que vous faites ici.

J'ai trois petites questions. Premièrement, nous revenons tout juste de Prince Rupert, et j'aimerais savoir combien de temps il faut pour qu'un conteneur, une fois déchargé à Halifax, se rende à Memphis par le CN. Est-ce moins de 100 heures? Deuxièmement, combien de conteneurs pouvez-vous gerber et quelle est votre capacité? Ma troisième question concerne l'examen de la Loi maritime du Canada, parce que le Port de Montréal, le Port de Prince Rupert et un certain nombre d'autres ports se sont plaints du fait que la loi limite les options de financement mises à leur disposition. Qu'avez-vous à dire à ce sujet? Voilà mes questions.

**M. Malec :** Le point essentiel dans le réseau du CN, comme vous le verrez sur les graphiques que nous vous avons remis, c'est qu'il faut 71 heures pour se rendre de Halifax à Chicago, et Chicago est le pivot dans le réseau du CN pour se rendre jusqu'à Memphis. Le trajet de Chicago à Memphis nécessite 24 autres heures. Donc, il faut grosso modo 95 heures en tout, soit moins de 100 heures, à supposer que tous points de liaison fonctionnent. C'est certainement possible du point de vue de l'infrastructure.

En fait, cet aspect fait partie de notre stratégie de développement des marchés émergents au Midwest; nous travaillons avec le CN sur l'idée que nous avons le choix entre deux côtes et deux chemins de fer au Canada, le Pacifique et l'Atlantique, pour acheminer les marchandises sur le réseau



Midwest and to grow their Memphis and Louisiana south port gateways, Halifax is actually positioned very well to be one of the legs in that three-legged stool that sits over North America.

Regarding your second question, senator, stack heights have two elements to them. One is the physical capacity of the terminal structure to hold fully laden boxes, and in that capacity our terminals can hold six high. The real determining factor here is the stevedoring equipment: how high it can go in a stack and whether it has the reach to go over and down when boxes are block stowed. Currently, we have a mixture of material that our stevedores use to handle that. We can work four high on our terminals right now and move boxes over the top. You will find in the Asian and European markets, where land values are so high, that they actually go much higher than that, and the type of equipment they operate on the terminals with extended reach stackers will go up to seven and eight high on empty containers. In all practical capacity, with fully loaded boxes, it is four high.

**Ms. Oldfield:** I will take the third question regarding the Canada Marine Act. As we all know, the act is currently undergoing some amendments. We view those to be very positive amendments. Of course, we are members of the Association of Canadian Port Authorities, which has taken a position on those amendments, and we support that 100 per cent; we think it will be a very positive move forward for us and for all ports.

From our perspective, we are in a position where we need to increase our borrowing limits, and we are currently going through that process. That is one reason why we chose to obtain a credit rating this year. Mr. MacIsaac is the mastermind of the credit rating, and he did a great job with it.

**Senator Oliver:** Will that hurt your credit rating?

**Mr. MacIsaac:** It should not hurt our credit rating. Basically, the credit rating is more of a long-term view, and the diversification of our revenue mix is the most positive part of that. As well, we have very little debt currently. As of the end of 2007, we have approximately \$4 million in debt on \$145 million in assets. We are in relatively strong shape that way, and we do not think that will impact our rate.

**Senator Oliver:** I was really quite surprised that not one of the three of you mentioned the Atlantic Gateway in your presentations. Out West and in Ottawa that is all we hear, yet we come here to the leading port authority and you do not mention it.

**Ms. Oldfield:** I guess I did not speak clearly enough, because I hoped to make reference to it in my original comments. Obviously, it is very important to us. We are a fundamental

du CN. À mesure que la stratégie de développement commercial du CN continue d'évoluer grâce à sa domination du marché au Midwest et à l'expansion de ses portés d'entrée portuaires du sud de Memphis et de la Louisiane, Halifax est en fait très bien placé pour être l'un des pieds de ce tripode qui couvre l'Amérique du Nord.

En ce qui concerne votre deuxième question, sénateur, la hauteur du gerbage comporte deux éléments. L'un d'eux, c'est la capacité physique de la structure du terminal à supporter des boîtes complètement chargées et, à ce titre, nos terminaux peuvent supporter un gerbage de six conteneurs. Le vrai facteur déterminant ici, c'est le matériel d'arrimage : quelle hauteur de gerbage il peut atteindre et s'il a la portée nécessaire pour passer par-dessus les boîtes arrimées en bloc. À l'heure actuelle, nos arrimeurs utilisent une combinaison de matériel pour y arriver. Pour l'instant, nous pouvons empiler quatre conteneurs dans nos terminaux et déplacer des boîtes par-dessus. Vous constaterez que sur les marchés asiatique et européen, où les terrains valent très cher, le gerbage est en réalité beaucoup plus élevé et que le type de matériel utilisé dans les terminaux dotés de gerbeurs à portée étendue permet d'empiler sept ou huit conteneurs vides. En pratique, si les boîtes sont complètement chargées, la capacité est de quatre conteneurs gerbés.

**Mme Oldfield :** Je vais répondre à la troisième question sur la Loi maritime du Canada. Comme nous le savons tous, la loi fait actuellement l'objet de certaines modifications. Nous les considérons comme très positives. Bien sûr, nous sommes membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes, qui a pris position face à ces modifications, et nous l'appuyons à 100 p. 100; nous croyons qu'il s'agit d'un pas en avant très positif pour nous et pour tous les ports.

De notre point de vue, nous sommes dans une position où nous devons accroître nos limites d'emprunt, et nous entamons actuellement ce processus. Voilà l'une des raisons pour lesquelles nous avons choisi d'obtenir une cote de solvabilité cette année. M. MacIsaac est le maître d'œuvre de la cotation de solvabilité et il a fait un excellent travail.

**Le sénateur Oliver :** Cela nuira-t-il à votre cote de solvabilité?

**M. MacIsaac :** Ça ne devrait pas. Au fond, la cote de solvabilité fait davantage partie d'une perspective à long terme, et la diversification de nos sources de revenus en est la partie la plus positive. De plus, nous avons très peu de dettes à l'heure actuelle. À la fin de 2007, notre dette se chiffrait à environ 4 millions de dollars par rapport à un actif de 145 millions de dollars. Ainsi, nous occupons une position relativement solide et nous ne croyons pas que cela influe sur notre cote.

**Le sénateur Oliver :** J'ai été vraiment très surpris de constater qu'aucun de vous trois n'a mentionné la porte d'entrée de l'Atlantique dans son exposé. C'est pourtant tout ce dont on entend parler dans l'Ouest et à Ottawa; or, nous voici à la principale administration portuaire et vous n'y faites pas allusion.

**Mme Oldfield :** Je crois que je n'ai pas été assez claire dans mes propos, parce que j'espérais y faire allusion dans ma déclaration préliminaire. De toute évidence, c'est très important pour nous.



part of the Atlantic Gateway. Some would argue that we are the Atlantic Gateway. I certainly want to make sure that that is on the record.

**Senator Oliver:** Thank you.

**Senator Zimmer:** Welcome and thank you for your presentation. I want to talk about your size and what you are able to handle at your port. Currently, the size of the Suez Canal is being increased, but in Asia they are making ships that are even larger than what can be handled with the increase in size. You mentioned that there is a certain size of ship that you can handle at this time. However, the prevailing thought seems to be "bigger is better." Is your strategy to move towards bigger, or are you happy handling the size of ship you can right now? Is there enough market for that? What initiatives do Halifax Port Authority and other stakeholders plan to undertake to increase your capacity and the size of vessel that you can handle, or is that not your strategy? What is the maximum size of vessel you can handle at this time?

**Mr. Malec:** That is a very good question. There are two thoughts in the global world market right now regarding fleet management. One is the economies of scale that are achieved by using increasingly large vessels. Until about two years ago, the conventional wisdom dictated that 10,000 TEUs was the upper limit for new vessel container construction because of the engine and ocean systems and things of that nature. Subsequent to that, the *Emma Maersk* was built, and it has been proven that you can go a little bit past that and still maintain with a single engine. I will not go into the technical jargon, except to say that the upper area of the economy right now is 10,000 to 12,000 TEUs. In fact, ships like that are being introduced into the Europe-Asia trade, which is the hot trade right now globally.

There are other vessels, and the Port of Montreal is a prime example, where they use much smaller vessels that are capable of going through the Panama Canal but not capable of going through the Suez Canal. That is the key distinction you will find in container ships today: Panamax size versus post-Panamax size. Post-Panamax means that the vessel is broader than 30.26 metres, and it cannot squeeze through the canal right now.

Montreal's success with the Canmar fleet, which was bought by CP Ships, which was subsequently bought by Hapag-Lloyd, has been with smaller vessels that operate on a point-to-point service from Northern Europe and the Mediterranean. They are relatively small vessels, but if you have enough of them in your sailing string and you are on a dedicated service route, that business model also makes sense. That is the Montreal model, which is very distinct from our model. We are building towards the ever-increasing ships. We do handle the post-Panamax ships today.

Nous sommes un élément fondamental de la porte d'entrée de l'Atlantique. Certains iraient même jusqu'à dire que nous sommes la porte d'entrée de l'Atlantique. Je veux certainement m'assurer que ce soit dit publiquement.

**Le sénateur Oliver :** Merci.

**Le sénateur Zimmer :** Bienvenue, et merci pour votre exposé. Je veux parler de la taille et de la capacité de votre port. À l'heure actuelle, on est en train d'élargir le canal de Suez, mais en Asie, on fabrique des navires qui sont encore plus larges que ce qu'il pourra accepter une fois élargi. Vous avez mentionné qu'il y a une certaine taille de navire que vous pouvez accueillir à ce stade-ci. Toutefois, on semble majoritairement penser que « plus c'est gros, mieux c'est ». Votre stratégie consiste-t-elle à devenir plus gros ou êtes-vous satisfait de la taille de navire que vous pouvez accueillir maintenant? Y a-t-il un marché suffisant pour cela? Quelles initiatives l'Administration portuaire de Halifax et les autres intervenants prévoient-ils entreprendre pour accroître votre capacité et la taille des navires que vous pouvez traiter, ou est-ce que votre stratégie n'a rien à voir avec cela? Quelle est la taille maximale des navires que vous pouvez accueillir à l'heure actuelle?

**M. Malec :** C'est une très bonne question. À l'heure actuelle, deux pensées dominent le marché mondial en ce qui concerne la gestion de la flotte. L'une concerne les économies d'échelle réalisées par l'utilisation de navires de plus en plus gros. Jusqu'à il y a environ deux ans, la sagesse conventionnelle voulait que la limite maximale pour la construction de nouveaux navires à conteneurs soit de 10 000 EVP à cause du moteur et des systèmes océaniques et d'autres facteurs de cette nature. Puis on a construit le navire *Emma Maersk* et on s'est rendu compte qu'il était possible de dépasser un peu cette limite tout en n'ayant qu'un seul moteur. Je ne vais pas entrer dans le jargon technique, mais je vais me contenter de dire que la limite supérieure de l'économie actuelle varie entre 10 000 et 12 000 EVP. En fait, ce genre de navires est introduit dans le commerce Europe-Aise, ce qui est actuellement très à la mode à l'échelle mondiale.

Il y a d'autres navires, et un exemple parfait est le Port de Montréal, où on utilise des navires beaucoup plus petits qui sont capables de traverser le canal de Panama, mais qui ne peuvent traverser le canal de Suez. C'est la principale distinction que l'on trouve de nos jours dans les navires à conteneurs : la taille dite Panamax par rapport à la taille dite post-Panamax. L'expression « post-Panamax » signifie que la largeur du navire est supérieure à 30,26 mètres et qu'il ne peut pas entrer dans le canal à l'heure actuelle.

La réussite du Port de Montréal avec la flotte Canmar, qui a été achetée par la compagnie CP Ships, elle-même acquise ultérieurement par Hapag-Lloyd, tient aux petits navires qui desservent un point à un autre, à partir de l'Europe du Nord et de la Méditerranée. Il s'agit de navires relativement petits, mais si vous en avez assez dans votre flotte et si vous êtes sur une voie dédiée, ce modèle d'affaires est également logique. Tel est le modèle de Montréal, qui est très distinct du nôtre. Nous travaillons à accueillir des navires de plus en plus gros. Aujourd'hui, nous accueillons des navires post-Panamax.

We have five super post-Panamax cranes and seven Panamax-size conventional cranes, which you will see on the port tour this morning. Super post-Panamax cranes are capable of going out 22 bays wide over a containership, which is really quite a massive vessel. We are handling 5,700 TEUs capacity vessels today. We have dredged our facilities. You will see some of the work we have done to add infrastructure. We have the deepest container berths on the East Coast of North America. We have super post-Panamax cranes, and we have on-dock rail capacity of approximately 20,000 feet in total. We can handle considerable volume surges at the same time, if these vessels choose to dump a lot of cargo or a little bit of cargo.

You have to remember that many of the vessels are not on a point-to-point service; they are on a conveyor belt. They come around to three or four key points on each of their major geographical destinations. For example, that post-Panamax ship would go down the coast, coming through the Suez, it would go to Halifax, New York, Norfolk, Virginia and perhaps Savannah or Charleston. It has a specific volume component for each of those ports, and it has specific back-haul cargoes in each of those ports. The whole trick is for that vessel to sail full all the time, to use every slot for containers to maximize its capacity; therefore, our business strategy is to work with that. It is distinct from the business model you saw in Montreal.

**Senator Zimmer:** There is always the lure to go to larger compared to the markets you have; it is easier. Nowadays, everything is bigger and better and faster. It is easy to get caught up in that strategy and then start to invest in the larger infrastructure and go through that cost. However, do you compare your market and exactly the target markets you want against the size of the ship that you want, so that you are targeting the specific markets and it does not matter if the vessels make it up to 20,000 TEUs, because you will still stick within that market, since that is your strategy?

**Mr. Malec:** Actually, that is exactly correct. About two years ago, we saw softening in the European market in terms of our ability to work with it. That is a mature market. It is not growing very robustly anymore. We will continue to pay attention to that market.

We realize that the emerging markets in Asia, with the growing export trade volumes we are seeing, are commanding the business decision for these larger economies of scale and larger vessels. The sailing distances from the South Asia market to the East Coast of North America actually fit very well with this big-ship strategy. The cheapest way of moving goods in that whole supply chain is by water. Having a large, fuel-efficient vessel does make sense for the liner operators, and they have caused the port infrastructure to catch up and follow suit.

Nous avons cinq supers grues pour les navires post-Panamax et sept grues conventionnelles pour les navires Panamax, que vous verrez lors de votre visite du port ce matin. Les super grues post-Panamax sont capables de s'étendre sur 22 travées au-dessus d'un porte-conteneurs, ce qui représente vraiment un navire assez énorme. Nous traitons aujourd'hui des navires d'une capacité de 5 700 EVP. Nous avons dragué nos installations. Vous allez voir certains des travaux que nous avons réalisés en vue d'accroître l'infrastructure. Nous avons les postes à conteneurs les plus profonds de la côte est de l'Amérique du Nord. Nous avons des supers grues post-Panamax et nous avons sur les quais une capacité totale d'environ 20 000 pieds de voie ferrée. Nous pouvons faire face à des hausses considérables de volume en même temps, selon que ces navires choisissent de décharger beaucoup ou peu de marchandises.

N'oubliez pas qu'un grand nombre de ces navires ne vont pas d'un point à un autre directement; ils font des escales, trois ou quatre, en s'arrêtant dans de grands ports le long de leur route. Par exemple, le navire post-Panamax descendra le long de la côte, après avoir traversé le canal de Suez, et ira à Halifax, New York, Norfolk, en Virginie et peut-être à Savannah ou à Charleston et dans chacun de ces ports, des marchandises seront déchargées et d'autres seront chargées pour le voyage de retour. Le but étant que le navire soit toujours complètement chargé quand il navigue et d'utiliser tout l'espace des conteneurs pour maximiser sa capacité; notre stratégie commerciale en tient compte. C'est différent du modèle commercial que vous avez vu à Montréal.

**Le sénateur Zimmer :** La tentation de pénétrer des marchés plus grands est toujours présente; c'est plus facile. Aujourd'hui, tout est plus grand, plus efficace et plus rapide. Il est facile de céder à cette tentation, puis de commencer à investir dans des infrastructures plus grandes et assumer ces coûts. Toutefois, comparez-vous votre marché et précisément les marchés que vous ciblez au tonnage du navire que vous voulez, afin de cibler des marchés précis et peu importe si la capacité des navires n'atteint pas 20 000 TEU, puisque vous resterez dans ce marché et que c'est votre stratégie?

**M. Malec :** Vous avez tout à fait raison. Il y a environ deux ans, nous ne progressions plus dans le marché européen. Ce marché est parvenu à maturité. Il ne s'agrandit plus beaucoup. Nous continuerons à nous intéresser à ce marché.

Nous réalisons que les marchés émergents en Asie, si l'on voit le volume croissant des exportations commerciales, sont un critère essentiel dans la prise de décisions commerciales visant des navires plus grands et à rendements d'échelle croissants. En fait, les distances maritimes qui séparent les marchés de l'Asie du Sud de la côte est de l'Amérique du Nord entrent très bien dans cette stratégie voulant des grands navires. Le transport maritime est, dans toute cette chaîne d'approvisionnement, le moyen le moins cher de transporter des marchandises. Il est logique pour les exploitants de lignes régulières d'avoir des navires à haut rendement énergétique; et les infrastructures portuaires les ont suivis.



To give you a tangible example, I refer to the super post-Panamax vessels we are servicing in this port right now. They were too high to go under the bridge in New York that connects 80 per cent of New York's inland container terminal handling at New York Container Terminal, for example. When the super post-Panamax vessel was introduced to this string, it had to switch its terminal calls and come out and go into the global terminal because it could not get under the Bayonne Bridge. Those are the kind of infrastructure challenges that ports and cities have to confront as the liner operators determine what the economic situation is and what type of vessels will be introduced.

**Ms. Oldfield:** For many years, starting in the mid-1990s, there was talk of the Port of Halifax taking post-Panamax vessels. Although we could physically take a post-Panamax vessel, we did not see the first regularly-scheduled post-Panamax vessel coming to the East Coast of North America until 2006. Those vessels can come to Halifax, but they cannot go to every port on the East Coast. It is always a juggling act: Do you build it and they will come, or do you go to the market? You have summarized it quite well, senator.

**Senator Zimmer:** I have a question that ties into that regarding competition with other ports, including Montreal, but also especially the American ports — Boston, Philadelphia, Baltimore, New York and New Jersey. How will you compete with them? Are they your major competitors, or do you have enough market that they really are not your major competitors? Do you have sufficient infrastructure and size that you can handle it that competition?

**Mr. Malec:** That is a key question for us in our business development strategy. What market are we trying to attract in service, where are our growth prospects and who are our competitors? Traditionally, when we were talking about the Northern European trade and the Mediterranean trade, we would have seen ourselves in nose-to-nose competition with Montreal, for example, but the world has changed for us. We see our market as being more along the pattern of the global supply chain — ships run in a huge conveyor belt system coming out through the South Asia market. That is an emerging market that is very important for Canada, and it is very important for the United States, both ways. We are in that market, and in that respect our catchment areas are Toronto, farther west even and down across the border into the Chicago rail distribution network. We would be focused on looking at market share that is now perhaps going over the Port of New York and then on rail systems through New York, either across the border into Canada or farther west into Chicago.

Now, that is not to say that we do not have a healthy rivalry with Montreal for container traffic that is specific to each. Our position is always, "Let us compete fairly, let us compete openly and let us give our customers the best value." At the end of the day, we are here to service trade, and we want to be able to give our economic stimulus the best possible chance it has, and that is providing the best service and best cost for people who want to grow business in Canada.

Je vous donne un exemple concret, je fais référence aux super navires post-Panamax desservis maintenant par ce port. Ils étaient trop grands pour passer sous le pont de New York où transite 80 p. 100 du trafic manutentionné au terminal à conteneurs de New York. Quand le super navire post-Panamax a été introduit dans cette ligne, il a dû changer de terminal et utiliser Global Terminal parce qu'il ne pouvait pas passer sous le pont de Bayonne. C'est le genre de problèmes d'infrastructure auxquels se heurtent les ports et les villes quand les exploitants de lignes régulières décident de la situation économique et du type de navires qu'ils vont utiliser.

**Mme Oldfield :** Il est question, depuis bon nombre d'années, dès le milieu des années 1990, que des navires post-Panamax soient desservis par le port d'Halifax. Bien que cela soit possible, il a fallu attendre 2006 pour voir les premiers navires post-Panamax sur la côte est de l'Amérique du Nord. Ces navires peuvent entrer dans le port d'Halifax, mais pas dans tous les ports de la côte est. C'est toujours un casse-tête : faut-il les construire et les navires viendront ou faut-il aller au marché? Monsieur le sénateur, vous avez très bien résumé la situation.

**Le sénateur Zimmer :** J'ai une question sur la concurrence avec les autres ports, celui de Montréal, mais aussi et surtout les ports américains — Boston, Philadelphie, Baltimore, New York et le New Jersey. Comment allez-vous leur faire concurrence? Sont-ils vos principaux concurrents ou ne le sont-ils pas parce que le marché est suffisamment grand? Avez-vous une infrastructure suffisamment importante pour affronter cette concurrence?

**M. Malec :** C'est, pour nous, une question essentielle dans notre stratégie de développement commercial. Quels marchés visons-nous, quelles sont nos possibilités de croissance et qui sont nos concurrents? Dans le commerce avec l'Europe du Nord et la Méditerranée, nous avons toujours été en concurrence directe avec Montréal, par exemple, mais le monde a changé pour nous. À notre avis, le marché suit plus la chaîne d'approvisionnement mondial — les navires suivent un énorme système de convoyeur à bande qui va jusqu'aux marchés de l'Asie du Sud. C'est un marché émergent très important pour le Canada et pour les États-Unis, dans les deux sens. Nous avons pénétré ce marché, et à cet égard Toronto est notre zone d'attraction commerciale, même plus loin à l'ouest et après la frontière jusqu'au réseau de répartition ferroviaire de Chicago. Nous axerons nos efforts pour avoir une part du marché, dans lequel les marchandises passent peut-être maintenant par le port de New York, puis traversent l'État de New York par chemin de fer, soit en direction du Canada, soit plus à l'ouest jusqu'à Chicago.

Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas une saine rivalité avec Montréal dans le trafic des conteneurs propre à chacun de deux ports. Notre slogan est toujours : « Livrons une concurrence juste, faisons-le ouvertement et offrons la meilleure valeur à notre clientèle. » Car finalement, notre travail est de servir le commerce et nous voulons être en mesure de stimuler au maximum notre économie en offrant le meilleur service et le meilleur coût aux gens qui veulent développer les entreprises au Canada.



Our main competitors right now, down coast, are looking at market share with New York. The other point is whether, as the ship continues down the coast, we can compete with the ports like Norfolk in Virginia that have invested hundreds of millions of dollars in port infrastructure and upgrading their rail to penetrate inland.

We are not taking cargo from New York. That is a physical impossibility. There are approximately 50 million to 60 million people within a 24-hour truck driving radius of New York. That is a truck market: 80 per cent of New York's volume goes by truck into that area. By contrast, 70 per cent of our volume is rail to our markets. It is really quite a different situation. We are focused on where we compete, how we compete, what is our value and our economic activity.

**Senator Zimmer:** You have stayed within your strengths.

**Ms. Oldfield:** Yes.

**Mr. Malec:** That is right. We think it would be a tactical error for us not to do that. We have to focus on what we can do best.

**Senator Zimmer:** Right. Thank you.

**Senator Mercer:** To the committee, welcome to Halifax, and to our friends from the port, thank you for being here.

Senator Oliver was asking about how fast you can get a box from here to Memphis. I want to concentrate on the box getting here first and on the marketing of the port. How aggressive has the Port of Halifax been in marketing itself in India, China, Taiwan and other major Asian and South Asian marketplaces? Do we have offices there? Do we have staff on the ground promoting the port? Also, how are we involving the retailers on this side of the water who are importing things? How involved are we in talking to the Wal-Marts, Canadian Tires, Home Hardwares and Target stores, et cetera, to make sure that they look at Halifax as a positive destination? Of course, Senator Oliver's questions regarding the second phase of getting things from here to the market are very important.

My other question is with respect to CN. We are handicapped a bit here because we have only the one rail company to deal with, whereas in other ports they have CN and CP, which is an advantage. Do you see this as a disadvantage? Is our relationship with CN positive enough to allow that tripling of capacity if we were lucky enough to go that route?

I am trying to get all my questions on the table at once. We will hear from Melford International Terminal Inc., which raises the issue of competing amongst ourselves in Nova Scotia. I know that what they will show us is a fairly aggressive and positive picture of what they want to do in the Strait of Canso. It seems to me that in a community of fewer than 1 million people, should we not be looking possibly at having one port authority, perhaps the Nova

Aujourd'hui, nos principaux concurrents, sur la côte, essaient d'obtenir une part du marché de New York. Nous voulons savoir, si les navires continuent à descendre le long de la côte, si nous pouvons faire concurrence à des ports comme Norfolk en Virginie qui ont investi des centaines de millions de dollars dans l'infrastructure portuaire et dans l'amélioration de leur réseau ferroviaire pour pénétrer l'intérieur du pays.

Nous ne prenons pas de la cargaison à New York. C'est physiquement impossible. Il y a environ 50 à 60 millions de personnes dans un rayon de 24 heures de camion de New York. Le transport se fait par camion : 80 p. 100 du volume des marchandises de New York sont livrées par camion alors que nous livrons 70 p. 100 de nos marchandises par train. La situation est tout à fait différente. Nous nous concentrons sur les marchés où nous faisons de la concurrence, la façon dont nous la faisons, sur nos valeurs et notre activité économique.

**Le sénateur Zimmer :** Vous vous limitez à ce que vous pouvez faire.

**Mme Oldfield :** Oui.

**M. Malec :** C'est exact. Nous pensons que faire le contraire serait commettre une erreur tactique. Nous devons nous concentrer sur ce que nous faisons le mieux.

**Le sénateur Zimmer :** D'accord. Merci.

**Le sénateur Mercer :** Mesdames et messieurs du comité, bienvenue à Halifax. Je remercie nos amis du port d'être ici.

Le sénateur Oliver a demandé combien de temps prendrait un colis expédié d'ici pour arriver à Memphis. Je vais me concentrer d'abord au colis et à la stratégie commerciale du port. Quels efforts le port de Halifax a-t-il déployés pour promouvoir ses services en Inde, en Chine, à Taïwan et dans d'autres importants marchés d'Asie et d'Asie du Sud? Avons-nous des bureaux dans ces pays? Quels sont nos rapports avec les détaillants, de ce côté de l'océan, qui importent des marchandises? À quel niveau participons-nous à des discussions avec des magasins comme Wal-Mart, Canadian Tire, Home Hardware, Target, et cetera, pour les inciter à considérer Halifax comme une bonne destination? Les questions du sénateur Oliver concernant la deuxième phase du transport des marchandises d'ici aux marchés sont évidemment très importantes.

Mon autre question porte sur le CN. Nous sommes un peu handicapés ici, car nous n'avons qu'une compagnie ferroviaire, alors que les autres ports ont le CN et le CP, ce qui est un avantage. Pensez-vous que ce soit un inconvénient? Est-ce que nos relations avec le CN sont assez bonnes pour qu'il accepte de tripler la capacité dans le cas où nous serions assez chanceux de suivre cette voie?

J'essaie de poser toutes mes questions à la fois. Nous allons entendre le témoignage de Melford International Terminal Inc., qui a soulevé le problème de la concurrence que nous nous faisons nous-mêmes en Nouvelle-Écosse. Je sais qu'ils vont faire une description assez agressive et positive de leur projet dans le détroit de Canso. Il me semble que dans une collectivité qui compte moins d'un million d'habitants, nous devrions peut-être

Scotia port authority, as opposed to restricting authorities to the Port of Halifax? Should we be looking at the Strait of Canso and Sydney as all coming under one umbrella?

**Senator Oliver:** That is a very good question.

**Ms. Oldfield:** I am guessing my two colleagues want me to take that one.

**Senator Mercer:** I thought they might.

**Ms. Oldfield:** Let me break down the four parts of your question, senator. First is the marketing we are doing on the ground. Interestingly, as I have said publicly many times before, it took 250 years for somebody to market the Port of Halifax outside the Port of Halifax, and that was the first office that we opened outside the port. That was in India at the tail end of 2006. It was a huge step forward for us, and we are really targeting Southeast Asia. We started with India. We need to make sure that our partners there are supported and that they are starting on the right track and doing the right things. As soon as we feel comfortable that we have made a good start there, then we really have to branch out and look at the other parts of Southeast Asia. For example, we are doing some research on the markets in Vietnam and some of the other countries in Southeast Asia. It is highly likely that Mr. Malec and a number of others will be doing a fact finding mission there later this year.

India will still be a way off. They have a lot of development yet to be done. It is an important country for the long haul. I will share an anecdote with you. Norm Stark, the president of TSI Terminal Systems Inc. in Vancouver, was in our port for many years before he moved to the West Coast; we are still in regular touch. He has told us on numerous occasions that it took many, many trips to Asia before it really caught on, before he started to penetrate and before they actually started to be able to partner. Therefore, we know that our emerging-market strategy is not an overnight success. It is long game requiring a persistent, sustained, continuous effort, and not just by the Halifax Port Authority but also by our terminal operators and CN and other partners who are necessary to the chain. We have certainly made a start, and we are happy about that.

Also, at the tail end of 2007, we retained Paul DuVoisin to represent our interest in the New York-New Jersey market. I think this will be an important stepping stone for us. One of the primary reasons we did it — and this may come as a thunderbolt — is that Halifax is not where the decision makers are when it comes to global container shipping. New York-New Jersey has many decision makers, and it is important for us to have boots on the ground, an ear on the ground and be able to work with somebody in that local market.

One of our terminal operators, Ceres/NYK, has their head office in New Jersey, and Macquarie Infrastructure Partners, the new owners of Halterm, also are based in New York-New Jersey. It is great that we now have the ability to conduct meetings

considérer une autorité portuaire, peut-être celle de la Nouvelle-Écosse, au lieu de limiter l'autorité au port d'Halifax? Devrait-on regrouper le détroit de Canso et Sydney sous la même autorité?

**Le sénateur Oliver :** C'est une très bonne question.

**Mme Oldfield :** J'imagine que mes deux collègues veulent que je réponde.

**Le sénateur Mercer :** Je pensais bien qu'ils le voudraient.

**Mme Oldfield :** Permettez-moi, monsieur le sénateur, de diviser votre question en quatre parties. Premièrement, parlons de notre commercialisation sur le terrain. Il est intéressant de noter, comme je l'ai déjà dit plusieurs fois publiquement, qu'il a fallu 250 ans avant que quelqu'un fasse la promotion du port d'Halifax à l'extérieur du port d'Halifax. Je parle du premier bureau ouvert à l'extérieur du port, et ce, en Inde à la fin de 2006. Ce fut un pas extrêmement important pour nous et nous ciblons vraiment l'Asie du Sud. Nous avons commencé par l'Inde. Nous devons nous assurer que nos partenaires dans ce pays reçoivent le soutien nécessaire et qu'ils partent du bon pied. Dès que nous étions assurés que les choses avaient bien commencé là-bas, nous nous sommes tournés vers les autres régions de l'Asie du Sud-Est. Par exemple, nous étudions les marchés du Vietnam et d'autres pays de l'Asie du Sud-Est. Il est fort probable que M. Malec et d'autres personnes aillent en mission d'information dans ces pays plus tard cette année.

La situation en Inde n'est pas encore mûre, il y a encore beaucoup de développement à faire. C'est un pays important à long terme. Je vais vous raconter une anecdote. Norm Stark, le président de TSI, Terminal Systems Inc., à Vancouver, était dans notre port pendant de nombreuses années avant de déménager sur la côte ouest; nous communiquons régulièrement. Il nous a dit à plusieurs reprises qu'il a dû faire beaucoup de voyages en Asie avant de réussir, avant de pouvoir pénétrer le marché et avant d'établir un partenariat. Nous savons donc que notre stratégie axée sur les marchés émergents ne sera pas une réussite du jour au lendemain. C'est une stratégie à long terme qui demande des efforts persistants, durables et continus, non seulement de la part de l'autorité portuaire d'Halifax, mais aussi de la part des exploitants de terminaux, du CN et d'autres partenaires nécessaires à la chaîne. Nous avons certainement démarré, et nous en sommes heureux.

En outre, à la fin de 2007, nous avons retenu les services de Paul Du Voisin pour représenter nos intérêts dans le marché de New York-New Jersey. Je pense que ce sera une importante étape pour nous. L'une des raisons principales pour laquelle nous avons fait cela — et cela peut vous surprendre — est que ceux qui prennent les décisions relatives à l'expédition des conteneurs dans le monde ne se trouvent pas à Halifax. Beaucoup de décideurs sont dans la région de New York-New Jersey, il était donc important d'avoir une personne sur place, qui nous tienne au courant de la situation et qui puisse travailler avec quelqu'un dans ce marché local.

Le siège social de l'un de nos exploitants de terminal, Ceres/NYK, est dans le New Jersey, et Macquarie Infrastructure Partners, les nouveaux propriétaires de Halterm, sont aussi basés dans la région de New York-New Jersey. Nous pouvons



with our fellow in New York-New Jersey as required with shipping lines or customers. The whole notion of getting outside of Halifax to sell the port is very important, and we need to do as much of it as we possibly can.

The second part of your question had to do with retailers. About four years ago we really started to catch on to the fact that the shippers or the cargo owners can really help us to encourage shipping lines to call on Halifax. This committee heard from Canadian Tire. I am happy that Canadian Tire had good things to say. We are pursuing a strategy of working with the cargo owners and asking, advising and encouraging shipping lines to call on Halifax.

With respect to Wal-Mart, Home Depot, Loblaws and the whole list of Canadian retailers, it is very important for us to be in that milieu. That means that we have to spend time in Toronto, where many of the Canadian head offices are located.

I will ask Mr. Malec to speak to the next part of your question, dealing with CN, and then I will come back for the last part.

**Mr. Malec:** Senator Mercer, I would like to address two aspects, and maybe this will spur a follow-up question from you. The first aspect is the actual capacity and infrastructure CN invests in to service our business, and the second is their whole focus on business development. On the first aspect, given the capacity of the track bed, even with the VIA Rail trains on it and allowing for the proper separation of distances between passenger trains and freight locomotives and the safety factors, CN can triple their volume right now coming out of Halifax. They are looking at Halifax far more aggressively now, because, in the West Coast scenario, CN had to do market share and compete with CP for the traffic on rates out of Vancouver. CN invested more than \$40 million into Prince Rupert primarily because they would be the only game in town. That was unique to their system, and CN enjoys that kind of position. Now, they have that position in Halifax. They have 100 per cent of the hook and haul coming out of here.

CN's position now on the East Coast of Canada is focused on, "How do we grow our volumes out of Halifax?" That is what you see in brochures, for example the joint CN-Port of Halifax business development materials. We are doing common trade calls with CN. We realize that their infrastructure capacity, like our terminal footprint capacity, both have enormous capability to handle more volume. They are interested in top-line growth; we are interested in top-line growth. I stress that point, because five or six years ago CN was still trying to identify, in its strategic business plan, through all its lines of business bulk, break bulk and containerized, what were the appropriate rates of return, how much they would invest of their time in infrastructure and any particular line of that, and where was their highest profit. They are a company that is responsible to shareholders, so they

maintenant, et c'est formidable, tenir des réunions avec notre concitoyen à New York-New Jersey selon les besoins des compagnies maritimes ou des clients. L'idée de sortir du port d'Halifax pour en faire sa promotion est très importante; nous ferons notre possible pour concrétiser cette idée.

La deuxième partie de votre question portait sur les détaillants. Il y a environ quatre ans, nous avons réalisé que les expéditeurs ou les propriétaires de la cargaison pourraient vraiment nous aider à encourager les compagnies maritimes à venir à Halifax. Le comité a entendu le témoignage de Canadian Tire. Je suis heureuse que Canadian Tire ait dit de bonnes choses. Nous poursuivons une stratégie visant à collaborer avec les propriétaires des cargaisons et à demander, conseiller et encourager les compagnies maritimes à venir à Halifax.

En ce qui concerne Wal-Mart, Home Depot, Loblaws et toute la liste des détaillants canadiens, il est très important pour nous de travailler avec ce secteur. Cela veut dire que nous devons passer du temps à Toronto, car c'est là que se trouvent beaucoup de sièges sociaux.

M. Malec va répondre à la prochaine partie de votre question portant sur le CN. Je reprendrai la parole pour répondre à la dernière partie de votre question.

**M. Malec :** Sénateur Mercer, j'aimerais soulever deux points; ils pourraient vous inspirer à poser une question complémentaire. Le premier point concerne la capacité et l'infrastructure que le CN investit pour nous servir; le deuxième point porte sur l'attention qu'il porte au développement commercial. En ce qui concerne le premier point, compte tenu de la capacité du réseau ferroviaire, de la possibilité que les trains de VIA Rail utilisent le réseau, de la séparation des distances entre les trains de passagers et les trains de marchandises et des facteurs de sécurité, CN peut tripler aujourd'hui même son volume sortant d'Halifax. Halifax les intéresse beaucoup plus aujourd'hui, en raison de la situation sur la côte ouest, le CN a dû partager son marché et concurrencer le CP au niveau des tarifs à partir de Vancouver. Le CN a investi plus de 40 millions de dollars à Prince Rupert, essentiellement parce qu'il aura le monopole. C'était une situation unique et CN adore ce genre de situation. Aujourd'hui, il est dans cette situation à Halifax où il contrôle complètement le marché.

Le CN, en ce qui concerne la côte est du Canada, se concentre sur la façon dont il peut augmenter son trafic en provenance d'Halifax. C'est ce que nous voyons dans des brochures, par exemple, dans la documentation publiée par le CN et le port d'Halifax sur la prospection de clientèle. Nous avons fait des appels communs avec le CN à cet égard. Nous constatons que leur capacité d'infrastructure et notre capacité de terminal ont toutes deux un potentiel énorme pour manutentionner un plus grand volume. Le CN veut une croissance haut de gamme, nous voulons une croissance haut de gamme. J'insiste sur ce point, parce qu'il y a cinq ou six ans, le CN essayait encore dans son plan d'affaires stratégiques, en étudiant tous ses secteurs d'activité en vrac, de ruptures de charge et de fret conteneurisé, de calculer des taux de rendement appropriés, de déterminer le temps qu'il devrait



have to be driven by that over-arching question. We, as a port authority, understand that, and when we are speaking to them we align ourselves to make sense of our value proposition to CN.

Under Paul Tellier's stewardship, CN used to look at Halifax as a premium service port, which meant, "We will not grow the volume, but we will get the best possible returns on using Halifax for a certain segment of our cargo." The big volume growth was on the Asia connection through Vancouver. Now they are re-thinking that under their current president, Hunter Harrison. They are far more focused on the top-line world. That is why you see the type of materials we have included in your package. Our interests and theirs and the interests of our stakeholders and shipping lines are coming more into alignment. We are constantly facilitating that dialogue with CN and with the liner operators, because at the end of the day, CN is the crucial component in growing our volume because of that whole inland-market reach and connection.

**Senator Mercer:** Are you confident that they have the rolling stock to handle that? Do they have the engines and the cars to be able to handle a volume increase of that size?

**Mr. Malec:** Yes, senator, we are. There are two aspects to your question; one is that during the winter months, of course, you can run trains only about 6,000 feet to 7,000 feet long because of the temperature and hydraulic braking systems. In the summer, you can run about 10,000-foot-long trains. They have enough railcars in their inventory or that they can lease fairly quickly to run the maximum train lengths possible, and then re-allocating locomotive power and engine power is a tactical decision they make looking at their whole grid and saying, "Okay, where is our market growing, and where do we need to put assets?" They are actually very centrally controlled and quick to make decisions of that nature. In terms of car supply, they have it. In terms of locomotive power, they have such a vast network that they will reassign it where it is most appropriate.

**Ms. Oldfield:** It is interesting that the chair asked the question on capacity, and here we are sitting on a million TEUs of unused capacity with ability to grow. The three of us here and the other folks who work at the Halifax Port Authority — we are a staff of 67 people — and our board and our community are all focused on selling that capacity. That is what we do.

There are a number of ports in Nova Scotia and around Atlantic Canada. We believe that the Atlantic Gateway is a very important initiative. We are absolutely thrilled that the

investir dans l'infrastructure, et dans n'importe lequel des secteurs s'y rattachant, et quel était son plus grand profit. Le CN doit rendre compte aux actionnaires; il est donc motivé par cette très importante responsabilité. En tant qu'autorité portuaire, nous comprenons cette attitude et lorsque nous parlons avec le CN, nous essayons de démontrer le bien-fondé de ce que nous lui avons proposé.

Sous la direction de Paul Tellier, le CN considérait Halifax comme un port de classe supérieure, ce qui voulait dire : « Nous n'augmenterons pas notre volume, mais nous obtiendrons les meilleurs profits possibles en utilisant Halifax pour une portion de l'acheminement de nos cargaisons. » La grande augmentation de volume s'est faite sur la ligne Asie-Vancouver. C'est quelque chose qui est revue avec l'actuel président, Hunter Harrison. Ils sont beaucoup plus axés sur les activités haut de gamme. C'est la raison pour laquelle vous voyez le genre de documentation que nous avons inclus dans votre dossier. Nos intérêts, ceux du CN et les intérêts de nos intervenants et de nos compagnies maritimes ne se rejoignent plus. Nous facilitons constamment le dialogue avec le CN et les exploitants de lignes régulières, car en fin de compte, le CN est l'élément critique qui nous permettra d'augmenter notre volume en raison de toute cette question de correspondance et d'accès aux marchés de l'intérieur du pays.

**Le sénateur Mercer :** Pensez-vous que l'entreprise a le matériel roulant nécessaire pour faire ce travail? A-t-elle les locomotives et les wagons nécessaires pour absorber une telle augmentation de volume?

**M. Malec :** Oui, sénateur, nous le pensons. Il y a deux aspects à votre question; le premier, c'est que durant les mois d'hiver, évidemment, nous ne pouvons faire circuler que des trains d'environ 6 000 à 7 000 pieds de long à cause de la température et du système de freinage hydraulique. En été, nous pouvons faire circuler des trains d'environ 10 000 pieds de long. L'entreprise possède suffisamment de wagons en inventaire ou elle peut en louer assez rapidement pour utiliser des trains de la longueur maximale possible, ensuite, la réaffectation des locomotives est une décision tactique que l'entreprise prend en regardant l'ensemble de son réseau et en disant : « Très bien, à quel endroit notre marché croît-il et où devons-nous placer nos actifs? » En fait, la direction de l'entreprise est très centralisée et elle ne met pas beaucoup de temps à prendre ce genre de décision. Pour ce qui est du nombre de wagons, il n'y a pas de problème. Pour ce qui est des locomotives, elle a un réseau si vaste qu'elle va les réaffecter là où c'est le plus approprié de le faire.

**Mme Oldfield :** Il est intéressant que la présidente ait posé la question sur la capacité alors que nous sommes assis sur une capacité inutilisée d'un million d'EVP offrant un potentiel de croissance. Nous trois et les autres employés de l'Administration portuaire de Halifax — le personnel compte 67 personnes — et notre conseil de direction et notre collectivité sommes tous concentrés sur l'idée de vendre cette capacité. C'est ce que nous faisons.

Il y a un certain nombre de ports en Nouvelle-Écosse et dans le Canada atlantique. Nous croyons que la Porte d'entrée de l'Atlantique est une initiative très importante. Nous sommes

federal government is starting to shine the light on the gateway and we are very excited about upcoming efforts by the federal government. I think it is important to be as unified, coordinated, and aligned as we possible can be; we see it as an important part of our role at the Port of Halifax to not hog the show but to put our shoulder to the wheel and to do our part to make sure that we are acting as an economic engine of Atlantic Canada, because that is what we are. Having said that, we are pretty focused on our business, so we do look forward.

**Senator Tkachuk:** With the other ports there, is there reasonable competition even though you have so much access? Will all the ports be operated as independent ports, or will there be a Maritime port authority, or how will that all work?

**Ms. Oldfield:** I will leave it to much smarter people than I to determine whether there should be one or more port authorities, but perhaps I could just say this. About five years ago there was talk, before Halifax became a Canada Port Authority, that maybe we should be pursuing a model like they use in some parts of the United States, where the airport and the ports are under the same authority. In Halifax, we have formalized our relationship with the airport so that we are working together as part of the gateway. We do not have a memorandum of understanding, and we do not have joint board meetings, but we do work together on a regular basis. Similarly, on the port side, we had a session in the summer where our senior management team and the senior management team of the Saint John Port Authority in New Brunswick sat down and shared strategies to look at areas where we can work together.

We have certainly taken the opportunity to visit the super port at the Strait of Canso to see what they have. Where we have opportunities to support and work with others, we definitely are prepared to support and work with them. In terms of an actual structure, a formal Maritime port authority, as I say, I leave that to brighter minds than mine to determine whether that is the right way to go, but we do think that it is important to have troops on the ground working together.

**Senator Tkachuk:** Are your customers are happy with CN? It seems they are.

**Mr. Malec:** Yes. I think the best method to determine that is always to ask them, and even when they have not been asked, they will tell you. About five years ago, when CN changed their basic operating plan to the IMX precision railroading system, just about every second day you would read that the sky is falling and the world is a terrible place, because that was a tough time for our customers.

Again, I would encourage you to look at the coasts very differently. The West Coast has some unique challenges. Last winter, they went through the most difficult period that they had.

absolument enthousiasmés par le fait que le gouvernement fédéral commence à mettre en relief la porte d'entrée et par les efforts à venir du gouvernement. Je pense qu'il est important d'être aussi unis, coordonnés et alignés que possible; au port de Halifax, nous voyons cela comme une partie importante de notre rôle, non pas de voler la vedette, mais de mettre l'épaule à la roue et de faire notre part pour nous assurer que nous agissons comme un moteur économique du Canada atlantique, parce que c'est ce que nous sommes. Ceci dit, nous sommes très concentrés sur nos activités d'affaires, alors, nous sommes effectivement tournés vers l'avenir.

**Le sénateur Tkachuk :** Avec tous les autres ports qu'il y a là-bas, y a-t-il une concurrence raisonnable même si vous avez un accès si grand? Est-ce que tous les ports seront administrés comme des ports indépendants ou y aura-t-il une administration portuaire des Maritimes, ou comment tout cela fonctionnera-t-il?

**Mme Oldfield :** Je vais laisser à d'autres, beaucoup plus intelligents que moi, le soin de déterminer s'il devrait y avoir une seule ou plusieurs administrations portuaires, mais peut-être que je pourrais simplement dire ceci. Il y a cinq ans, avant que Halifax devienne une autorité portuaire au Canada, il y avait des discussions portant sur l'idée que peut-être nous devrions suivre un modèle comme on en trouve un dans certaines parties des États-Unis, où l'aéroport et les ports relèvent de la même administration. À Halifax, nous avons formalisé notre relation avec l'aéroport de sorte que nous travaillons ensemble dans le cadre de la porte d'entrée. Nous n'avons pas de protocole d'entente et nous n'avons pas de réunions conjointes des conseils de direction, mais nous travaillons ensemble sur une base régulière. De la même manière, du côté portuaire, nous avons eu cet été une réunion au cours duquel la haute direction de notre port et la haute direction de l'Administration portuaire de Saint-John, Nouveau-Brunswick, ont échangé des stratégies pour examiner les secteurs où nous pourrions travailler ensemble.

Nous avons certainement saisi l'occasion de visiter la Strait of Canso Superport Corporation pour voir ce qu'elle avait. Là où nous avons la possibilité de soutenir d'autres intervenants et de travailler avec eux, nous sommes certainement prêts à le faire. Pour ce qui est d'une structure réelle, une autorité portuaire des Maritimes formelle, comme je l'ai dit, je laisse à des esprits mieux éclairés que le mien le soin de déterminer si c'est la bonne voie à emprunter, mais nous croyons qu'il est important de faire en sorte que les gens sur le terrain travaillent ensemble.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce que vos clients sont heureux des services du CN? Ils semblent l'être.

**M. Malec :** Oui. Je pense que la meilleure façon de le déterminer, c'est toujours de le leur demander, mais même si vous ne leur posez pas la question, ils vous le diront. Il y a environ cinq ans, lorsque le CN a changé son système d'exploitation par le système de transport par chemin de fer de précision ETI, presque tous les deux jours, vous pouviez lire que le ciel allait nous tomber sur la tête et que le monde était un endroit désagréable, parce que c'était une période difficile pour nos clients.

Encore une fois, je vous invitais à regarder les côtes d'un oeil très différent. La côte ouest présente certains défis uniques. L'hiver dernier, elle a connu la période la plus difficile de son



They do have some congestion and bunching issues by the sheer volume they take. Our customers on this coast are not writing letters to the editor; they are not complaining loudly in public forums. We would not presume to speak on their behalf, but we will share with you the fact that we stay very close to our customers and very close to CN. We have joint meetings with our customers and CN in the same room to iron out issues. We do not wait to have things rise to a head, and we track all the key performance indicators in our port. Our rail dwell times, for example, are the best of any major port in Canada. The way CN gets a box and moves it inland, we can prove that. Our customers will prove that. They keep their own statistics. The service levels are acceptable, the volumes are moving, the traffic is moving, and we keep containers around for very limited dwell times in Halifax before they are inland to their markets. A the key problem on the West Coast is that the dwell time gets bunched periodically and containers get buried in, and then it is 14 days to get it off the dock. You get these horror stories, but you are not seeing that in Halifax.

**Senator Tkachuk:** I want to talk to you a little bit about the global supply chain that you mentioned earlier. How much of your volume is bulk versus container?

**Mr. Malec:** By weight, our two primary bulk volume markets are the oil coming in from places like the North Sea to the private refinery on the Dartmouth side, the Esso Refinery, and the gypsum that is mined here in Nova Scotia that goes from the National Gypsum site in the Bedford Basin down the coast primarily for the building of drywall products for the American housing industry. You can appreciate that one of those is not doing as well as the other right now, but in terms of tonnage, they account for about 4 million tonnes of petroleum and about 1 million plus tonnes of gypsum.

The container traffic hovers around the 4 million tonnes to 5 million tonnes mark. Traditionally, though, we tend to measure our container volume in terms of containers, because that is the way ports internationally measure themselves, as opposed to by tonnage. When we measure ourselves in the Canadian context against other ports, we find that a port like Sept-Îles handles more overall tonnage than Halifax, but it is bulk iron ore, for example. It is not a great comparison to economic impact, because obviously handling break bulk and bulk cargo-like containers tends to generate far more economic activity and spin-off revenue than shear bulk operations do.

histoire. Sur la côte ouest, on a effectivement certains problèmes de congestion et d'entassement à cause du volume même des marchandises acceptées. Nos clients, sur la côte est, n'écrivent pas de lettres dans les journaux; ils ne se plaignent pas à voix haute dans des forums publics. Nous ne prétendons pas parler en leur nom, mais nous vous dirons que nous restons très près de nos clients et très près du CN. Nous avons des réunions conjointes avec nos clients et le CN dans la même pièce pour régler les problèmes. Nous n'attendons pas qu'il y ait une crise et nous suivons tous les indicateurs de rendement clés caractérisant notre port. Nos temps de séjour pour les wagons de chemin de fer, par exemple, sont les meilleurs de tous les autres grands ports du Canada. Nous pouvons démontrer comment le CN prend un conteneur et le transporte vers l'intérieur du pays. Nos clients peuvent le démontrer aussi, parce qu'ils établissent leurs propres données statistiques. Les niveaux de service sont acceptables, les volumes sont déplacés, le trafic circule et le temps de séjour des conteneurs à Halifax, avant qu'ils soient transportés vers leur destination, est très court. Un des problèmes clés de la côte ouest, c'est que périodiquement les temps de séjour s'allongent et que les conteneurs sont enterrés, et alors, il faut 14 jours pour qu'ils quittent le quai. Vous avez des histoires d'horreur de ce genre, mais vous ne voyez pas cela à Halifax.

**Le sénateur Tkachuk :** Je veux vous parler un peu de la chaîne d'approvisionnement mondiale dont vous avez parlé plus tôt. Quelle partie de votre volume d'affaires est constituée de vrac plutôt que de conteneurs?

**M. Malec :** En poids, nos deux principaux marchés de vrac sont le pétrole, en provenance d'endroits comme la mer du Nord et destiné à la raffinerie privée de Dartmouth, la raffinerie d'Esso, et le gypse qui est extrait ici en Nouvelle-Écosse et qui provient du site de la National Gypsum, dans le bassin Bedford, et qui est transporté vers le sud; il sert principalement à la fabrication de produits de gypse pour l'industrie de la construction résidentielle américaine. Vous comprendrez qu'en ce moment, l'un de ces secteurs ne réussit pas aussi bien que l'autre, mais en termes de poids, on parle d'environ 4 millions de tonnes métriques de pétrole et d'environ un million de tonnes métriques de gypse.

Le trafic de conteneurs se situe autour de la marque des quatre à cinq millions de tonnes métriques. Toutefois, de manière traditionnelle, nous avons tendance à mesurer notre volume d'affaires concernant les conteneurs en nombre de conteneurs, parce que c'est de cette façon qu'à l'échelle internationale, les ports se comparent entre eux, et non en tonnage. Dans le contexte canadien, si nous nous mesurons à d'autres ports, nous constatons qu'un port comme celui de Sept-Îles manipule un tonnage global supérieur à celui de Halifax, mais il s'agit de minerai de fer en vrac, par exemple. Il ne s'agit pas d'une bonne comparaison pour ce qui est des répercussions économiques, parce que de toute évidence, le fait de manipuler des marchandises diverses et des conteneurs de type cargaison en vrac a tendance à générer beaucoup plus d'activité économique et de revenus sous forme de retombées que les activités uniquement de vrac.



**Senator Tkachuk:** How about the return containers and the exports? What would your percentage of business be on exports? I am not quite sure where I am leading, but I will figure it out as I go.

**Mr. Malec:** We actually have a unique position of balanced imports and exports, and that is what our liner customers demand of us. The whole idea, as we mentioned before, is that the slot for that container on the ship should not be empty. When they discharge import, they want export back on the ship. We groom our whole market outreach to that.

One of our challenges now is that we are export rich. We have more export containers and we have generated more appetite and more volume for exports than the shipping lines are prepared to handle for us, and we are working with some of our customers very aggressively to try to get shipping lines to give them more export space.

**Senator Oliver:** Where is that export coming from? What is it?

**Mr. Malec:** The Bowater mill in Liverpool, for example, requires more space. They have markets that they have generated and created internationally. They are looking for carriers to take their product, and the carriers are saying, "Okay, you are offering me 50 containers this month; I will give you space for 10 because I am full. I am getting better revenues somewhere else." There is frustration right now among exporters who have the cargo to offer, and as the port authority, we are working very hard to convince the shipping lines to give us more space.

**Senator Tkachuk:** And containers?

**Mr. Malec:** That is correct; it is containerized volume.

**Senator Tkachuk:** That is good news for your global supply chain.

**Mr. Malec:** Yes.

**Senator Tkachuk:** In other words, you can fill up the container, hopefully.

**Mr. Malec:** That is correct, senator. The challenge for us is that over the last year or year and a half, the shippers have been able to get more revenue down coast in the U.S. market. They can charge a higher premium on their boxes going in through a port like Virginia into the American market than they can coming over Halifax, going inland to Toronto or on to Chicago. It is a numbers game for them. The greatest revenue at that time is where their slot will be allocated.

**Le sénateur Tkachuk :** Que dire des conteneurs au retour et des exportations? Quelle serait le pourcentage de vos activités au chapitre des exportations? Je ne suis pas tout à fait certain de l'orientation que je veux prendre, mais je vais le découvrir au fur et à mesure que j'avance.

**M. Malec :** En fait, nous avons une situation unique d'équilibre entre les importations et les exportations et c'est ce que nos clients maritimes nous demandent. L'idée derrière tout cela, comme je l'ai dit plus tôt, c'est que l'espace utilisé par ce conteneur à bord du navire ne doit pas être laissé vide. Lorsqu'on débarque un conteneur destiné à l'importation, on veut pouvoir le remplacer sur le navire par un conteneur destiné à l'exportation. Toutes nos activités de relations avec le marché sont axées sur ce point.

Un de nos défis à l'heure actuelle, c'est que nous sommes riches en exportation. Nous avons plus de conteneurs destinés à l'exportation et nous avons généré plus d'appétit et plus de volume pour les exportations que ce que les entreprises de transport maritime sont prêtes à manipuler pour nous, et nous travaillons avec certains de nos clients de manière très énergique pour essayer d'amener les entreprises de transport maritime à leur accorder plus d'espace pour l'exportation.

**Le sénateur Oliver :** D'où viennent ces exportations? De quoi s'agit-il?

**M. Malec :** L'usine de Bowater, située à Liverpool, par exemple, a besoin de plus d'espace. Cette entreprise a développé et créé des marchés à l'échelle internationale. Elle est à la recherche de transporteurs pour ses produits et les transporteurs disent : « Très bien, vous m'offrez 50 conteneurs ce mois-ci; je vais vous donner de l'espace pour dix d'entre eux parce que mon navire est rempli à capacité. Je fais de meilleurs profits ailleurs. » Il y a de la frustration à l'heure actuelle chez les exportateurs qui auraient des cargaisons à offrir, et en tant qu'administration portuaire, nous travaillons très fort pour convaincre les entreprises de transport maritime de nous donner plus d'espace.

**Le sénateur Tkachuk :** Et les conteneurs?

**M. Malec :** C'est exact; c'est du volume en conteneurs.

**Le sénateur Tkachuk :** C'est une bonne nouvelle pour votre chaîne d'approvisionnement mondiale.

**M. Malec :** Oui.

**Le sénateur Tkachuk :** En d'autres mots, vous pouvez remplir le conteneur, nous l'espérons.

**M. Malec :** C'est exact, sénateur. Le défi pour nous, c'est qu'au cours des 12 ou 18 derniers mois, les entreprises de transport maritime sont en mesure de faire plus de revenus plus bas sur la côte dans le marché américain. Elles peuvent exiger un tarif plus élevé pour leurs conteneurs qui transitent par un port comme celui de Virginie vers le marché américain qu'elles peuvent le faire dans le cas d'un port comme Halifax, à destination de Toronto ou de Chicago. C'est un jeu des nombres pour elles. Là où elles peuvent obtenir le plus de revenus à un moment particulier, c'est là qu'elles vont attribuer leur espace.

**Senator Tkachuk:** In the West, we heard quite a bit of testimony about inland ports that could fill those containers with pulse grains or commodities that would ship out West. Are your export containers routed the same way, in other words through inland ports? How do the containers get loaded, and who loads them? Are they loaded here or inland, and is there enough of a supply of containers, or is there anything that can be done to increase the supply?

**Mr. Malec:** As an example, at the Bowater mill in Liverpool, Nova Scotia, they will load their containers directly for pulp paper, export paper markets, and so on. They will load their containers directly at their mill and truck them to the Port of Halifax. CN will bring export containers in from Ontario, Quebec, the Midwest. They will come straight into the container terminals and go. It is a combination. Most of it is outsourced, coming from that point, the factory or the depot, in to us; and, as I mentioned before, in Atlantic Canada we are actually blessed with that.

In Prince Rupert, their challenge is to create the back-haul opportunities so that the railcars are not coming back empty. That is not our problem. Our problem is to continue to pound away on the import side so that we can create the opportunities for Canadian exporters to get a spot on that ship. That is our challenge right now.

**Ms. Oldfield:** I want to mention as well our transload sector, which you may hear about from other presenters in greater detail. That sector is important as a way to create empty containers. This is a variation probably on the information that you would have heard from Canadian Tire, but we will have a vessel coming in with international containers. Those international containers will be trucked to a transload facility, perhaps in Burnside Park in Dartmouth. The container will be taken apart. The materials coming out of the international container will then be repacked in domestic containers that will be trucked or railed to other destinations in Atlantic Canada. The key is that all of a sudden an international container has been created for our export out of Atlantic Canada. Therefore, this is an important sector for us and one that we, together with the Halifax Gateway Council and the Greater Halifax Partnership, are working hard to grow, because that gives us empties and that is all about the export.

**Senator Dawson:** We were in Prince Rupert last week. They have growth potential that gives them the opportunity to think that someday they might get out of the cycle of having to ask government for funding or loans and instead be totally private. Do you have an opinion on privatization?

**Le sénateur Tkachuk :** Dans l'Ouest, nous avons entendu beaucoup de témoignages sur les ports intérieurs qui pourraient remplir ces conteneurs avec des légumineuses à grain ou des denrées destinées à l'Ouest. Est-ce que vos conteneurs destinés à l'exportation voyagent de la même manière, c'est-à-dire qu'ils transitent par des ports intérieurs? Comment les conteneurs sont-ils chargés et qui les charge? Sont-ils chargés ici ou à l'intérieur, et y a-t-il suffisamment de conteneurs, ou y a-t-il quelque chose que l'on peut faire pour accroître leur nombre?

**M. Malec :** À titre d'exemple, l'usine de Bowater située à Liverpool, Nouvelle-Écosse, peut charger ses conteneurs directement pour la pâte de papier, pour les marchés d'exportation du papier, et ainsi de suite. Elle charge ses conteneurs directement à l'usine et les expédie par camion jusqu'au port de Halifax. Le CN ramène des conteneurs destinés à l'exportation en provenance de l'Ontario, du Québec et de certaines provinces de l'Ouest. Ils arrivent directement aux terminaux à conteneurs. C'est une combinaison. La plupart viennent de l'extérieur, viennent de l'usine ou de l'entrepôt jusqu'à nous; et, comme je l'ai dit plus tôt, au Canada atlantique, nous sommes choyés à cet égard.

Un défi à Prince Rupert, c'est de créer des occasions de transport au retour de sorte que les wagons de chemin de fer ne reviennent pas vides. Nous n'avons pas ce problème. Notre problème, c'est de continuer à travailler du côté des importations de manière à pouvoir créer des occasions pour les exportateurs canadiens afin qu'ils puissent avoir de l'espace sur le navire. À l'heure actuelle, c'est là notre défi.

**Mme Oldfield :** Je veux également mentionner notre secteur du transbordement, dont vous avez probablement entendu parler par d'autres en plus grands détails. Ce secteur est important comme moyen de créer des conteneurs vides. C'est quelque chose qui ne correspond probablement pas à l'information que vous avez entendue de Canadian Tire, mais lorsque nous accueillons un navire transportant des conteneurs internationaux, ces conteneurs internationaux sont transportés par camion jusqu'aux installations de transbordement, peut-être à Burnside Park à Dartmouth. Le conteneur est vidé, les marchandises provenant de ce conteneur international sont placées dans un conteneur national qui sera transporté par camion ou par chemin de fer vers d'autres destinations dans le Canada atlantique. La clé, c'est que tout à coup, un conteneur international a été créé pour nos exportations à l'extérieur du Canada atlantique. Par conséquent, il s'agit d'un secteur important pour nous et d'un secteur que nous nous efforçons de cultiver, en collaboration avec le Halifax Gateway Council et le Greater Halifax Partnership, parce que cela nous donne des conteneurs vides et tout cela pour l'exportation.

**Le sénateur Dawson :** Nous étions à Prince Rupert la semaine dernière. Là-bas, les gens nous ont dit qu'il y avait un potentiel de croissance qui leur permettait de croire qu'un jour ils pourraient sortir du cycle consistant à demander du financement ou des prêts au gouvernement et devenir une entité entièrement privée. Avez-vous une opinion sur la privatisation?



**Ms. Oldfield:** Not really. We have not been hampered by the Canada Marine Act, and the amendments to the Canada Marine Act will help us. We do not have a problem in that regard.

**Senator Dawson:** My second question is on the life cycle of a container. We have been told that in Canada, in order to get maximum tax freedom a container has to be used only once and then sent back, whereas in the United States it can be used for a whole year and can be used multiple times. Do you have any comment on that?

**Mr. Malec:** It is an interesting point. As long as the container does not dwell in the Canadian market extensively, the tax implication should not come into play. Let us take an example. Hapag-Lloyd is bringing in furniture from Vietnam. The box comes ashore, goes to Toronto, the cargo is distributed to Canadian Tire's outlet stores, then the box is repacked and sent back out. Typically, in our market the containers do not stay in Canada, so it has not become an issue for the traffic coming over Halifax. If the container were in the domestic trade for a period of time and value added were put on, then it would be an issue. At present, for our volume and our customer patterns, it does not appear to be a problem.

**Senator Dawson:** Do you have containers getting off a big international ship and put on a dredge or on a small ship to go up the Atlantic? Or is that not part of your market?

**Mr. Malec:** Actually, we are one of the key short sea shipping ports in Canada, with regular container services to St. Pierre and Miquelon and to Newfoundland. We are working on resumption of trade into the New England market via marine service, and there is potential for one to go down later this year, called the Great Lakes Feeder Service.

**Senator Dawson:** Percentage-wise, how would you divide ship-to-rail, ship-to-truck and ship-to-ship?

**Mr. Malec:** As a rule of thumb, based on last year, about 70 per cent is rail traffic, about 15 per cent to 18 per cent is truck and about 12 per cent is tranship.

**Senator Dawson:** Now I will turn my voice to Senator Oliver. This week we met with the new president of the Montreal Port Authority; last week we were in Prince Rupert. In B.C., they start by the gateway and then they come to the port. In Montreal, you start with Montreal and you practically finish with Montreal, and here, to a certain degree, you start with Halifax and you finish in Halifax. The Western mentality now seems to be towards gateway cooperation, not seeing Montreal as a competitor but seeing New York as the real competition and not seeing Prince Rupert as competition for Vancouver, but Seattle. I think that is a bit of a preoccupation that we have in the tradition of competition between St. John's, Halifax and Montreal. Being from Quebec City, even though it is not in the container business so to speak,

**Mme Oldfield:** Pas vraiment. La Loi maritime du Canada n'a pas été un obstacle pour nous et les modifications à la Loi maritime du Canada nous aideront. Nous n'avons pas de difficulté à cet égard.

**Le sénateur Dawson:** Ma deuxième question porte sur le cycle de vie d'un conteneur. On nous a dit qu'au Canada, pour qu'un conteneur soit libre d'impôt de manière maximale, il doit être utilisé une fois et retourné, tandis qu'aux États-Unis, il peut être utilisé à maintes reprises pendant une année complète. Avez-vous des observations à ce sujet?

**M. Malec:** C'est un point intéressant. Tant qu'un conteneur ne séjourne pas au Canada de manière prolongée, les considérations fiscales ne devraient pas entrer en jeu. Prenons un exemple. Hapag-Lloyd importe des meubles du Vietnam. Le conteneur arrive au pays, est transporté jusqu'à Toronto, la cargaison est distribuée aux magasins de la chaîne Canadian Tire, ensuite, le conteneur est rempli de nouveau et retourné à l'étranger. Typiquement, dans notre marché, les conteneurs ne restent pas au pays, alors cela n'a pas été un problème dans le cas du trafic qui arrive à Halifax. Si le conteneur séjournerait pendant une certaine période de temps pour servir au commerce intérieur et qu'il y avait une valeur ajoutée, alors là, il y aurait un problème. À l'heure actuelle, compte tenu de notre volume d'affaires et des modes de fonctionnement de nos clients, il ne semble pas que ce soit un problème.

**Le sénateur Dawson:** Avez-vous des conteneurs qui sont débarqués d'un grand navire international et qui sont placés à bord d'une drague ou d'un petit navire pour naviguer dans l'Atlantique? Ou cela ne fait-il pas partie de votre marché?

**M. Malec:** En fait, nous sommes l'un des principaux ports de transport maritime sur courte distance au Canada, avec des services de conteneurs réguliers vers Saint-Pierre-et-Miquelon et vers Terre-Neuve. Nous travaillons à la reprise du commerce par voie maritime vers le marché de la Nouvelle-Angleterre, et il est possible qu'un projet prenne forme plus tard cette année, appelé Great Lakes Feeder Service.

**Le sénateur Dawson:** En pourcentage, quelle est la proportion de transbordement navire-rail, navire-camion et navire-navire?

**M. Malec:** Empiriquement, d'après les chiffres de l'an dernier, on parle d'environ 70 p. 100 dans le cas du rail, de 15 p. 100 dans le cas des camions et de 12 p. 100 dans le cas des navires.

**Le sénateur Dawson:** Je vais maintenant changer ma voix pour celle du sénateur Oliver. Cette semaine, nous avons rencontré le nouveau président de l'Administration portuaire de Montréal; la semaine dernière, nous étions à Prince Rupert. En Colombie Britannique, ils ont commencé par la porte d'entrée et ensuite, ils en viennent au port. À Montréal, vous commencez par Montréal et vous finissez pratiquement avec Montréal, et ici, jusqu'à un certain point, vous commencez avec Halifax et vous finissez à Halifax. La mentalité de l'Ouest semble maintenant aller dans le sens de la collaboration pour ce qui est de la porte d'entrée, ne considérant pas Montréal comme un concurrent, mais considérant New York comme le véritable concurrent et ne voyant pas Prince Rupert comme un concurrent de Vancouver,



we believe that we will have to convince people that they have to work in cooperation, and we are somewhat concerned that the gateway issue is not in front in your presentation.

**Ms. Oldfield:** I would not want to give the impression that it is not important. It is important, and there have been a number of questions regarding regional cooperation. The Halifax Gateway Council was formed in 2004. There are now a number of others. I know that there is one in Saint John as well. We think it is important for our regional transportation assets to come together and to work together.

The Greater Vancouver Gateway Council came into existence many years ago. We in contrast are still a baby. We are just learning to walk. We do need a little bit of time to grow up and go to school, I guess. We would encourage your help in that regard, and we certainly look forward to your feedback. In Halifax we believe that cooperation is absolutely imperative, because as a port authority you can do a simple exercise and list on paper all of the things in your control, which are not very many, and all of the things out of your control, which makes for a long list. We have to facilitate, coordinate, influence and work with our partners. We cannot do very much alone. All of that spells cooperation.

**Senator Dawson:** There is a difference between Vancouver and Prince Rupert; in Vancouver, we had municipal authorities coming to complain about the growth of the ports and how that will hinder their environment. In Prince Rupert, they will do anything they can to make the port happy. How is your community support or community involvement as far as maintaining and also potentially growing the Port of Halifax?

**Ms. Oldfield:** Every container vessel equals three person-years of work. That is very important to our community. We work closely together, and I would be astounded if you did not see a good sense of alignment in the presenters that you will have here before you. We work closely with our regional municipality; from that perspective, we count ourselves lucky because we have only one regional municipality to deal with as opposed to many. That can be a challenge in other port cities. We work well together; we have a strong port community and we have a strong business community that is supportive of growth in the port. I think we do quite well there, but it takes a lot of work to be on the same page. We look outward rather than inward, and I would close by saying that we have 934,000 people in the province of Nova Scotia. We have to go and find that business. That business will not come knocking on our door with 934,000 people. We have to go knock on their door and make the case.

mais plutôt Seattle. Je pense que c'est une préoccupation que nous avons face à la tradition de concurrence qu'il existe entre St. John's, Halifax et Montréal. Venant de la ville de Québec, même si son port ne donne pas dans les conteneurs, pour ainsi dire, nous croyons que nous aurons à convaincre les gens qu'ils doivent travailler en collaboration et nous sommes un peu préoccupés que la question de la porte d'entrée ne soit pas mise à l'avant-plan dans votre exposé.

**Mme Oldfield :** Je ne voudrais pas vous donner l'impression que ce n'est pas important. C'est important et il a eu un certain nombre de questions concernant la collaboration régionale. Le Halifax Gateway Council a été créé en 2004. Il en existe maintenant un certain nombre d'autres. Je sais qu'il y en a un à Saint John également. Je pense qu'il est important que nos actifs régionaux en matière de transport se réunissent et travaillent ensemble.

Le Greater Vancouver Gateway Council existe depuis déjà de nombreuses années, contrairement à nous, qui sommes encore novices. En fait, nous avons tout à apprendre. Nous avons besoin d'un peu de temps pour acquérir de l'expérience, je suppose. Nous vous encourageons à nous aider à cet égard, et nous sommes impatients de recevoir votre rétroaction. À Halifax, nous croyons que la collaboration est absolument essentielle, car la liste des choses que vous maîtrisez, en tant qu'administration portuaire, est assez limitée, par rapport à celles qui sont indépendantes de votre volonté. Nous devons travailler avec nos partenaires, les aider, les guider et les influencer. Seuls, nous ne pouvons pas faire grand-chose. Tout cela demande de la collaboration.

**Le sénateur Dawson :** Il y a une différence entre Vancouver et Prince Rupert; à Vancouver, les autorités municipales sont venues se plaindre du développement des ports et de la façon dont cela va nuire à l'environnement. À Prince Rupert, en revanche, elles feront tout en leur pouvoir pour satisfaire l'administration portuaire. Quel genre de soutien ou de participation votre collectivité vous offre-t-elle pour assurer le maintien et éventuellement le développement du port de Halifax?

**Mme Oldfield :** Chaque porte-conteneurs génère trois années-personnes de travail. C'est très important pour notre communauté. Nous travaillons tous en étroite collaboration, et je serais très étonnée que les personnes que vous entendrez aujourd'hui affirment le contraire. Nous collaborons étroitement avec la communauté urbaine; nous pouvons nous estimer chanceux de n'avoir à traiter qu'avec une seule entité, plutôt qu'avec plusieurs, à la différence d'autres villes portuaires. Nous travaillons bien ensemble; notre communauté portuaire est dynamique et nous pouvons compter sur l'appui solide des gens d'affaires dans le développement du port. Je crois que nous réussissons assez bien, mais il faut beaucoup de travail pour être sur la même longueur d'onde. Nous nous tournons vers l'extérieur plutôt que l'intérieur, et je terminerai en disant que la Nouvelle-Écosse compte 934 000 habitants. C'est nous qui devons trouver les relations d'affaires, car elles ne viendront pas cogner à notre porte. Nous devons prendre l'initiative.

**Senator Adams:** It is February now, and I know that the North is icebound. Is there anything during the 12 months of the year that slows down or stops container traffic from coming to Halifax in the summer or in the winter?

**Mr. Malec:** No, senator, we are completely ice-free year round. There are no real impediments. The only thing that ever slows down the commerce coming over our port is a major snowstorm inland in a central Canadian area that blocks or effects the CN switching yards or train tracks. For example, about a month ago Montreal experienced a very serious snowstorm that shut them down for days. That slowed down the shunting of railcars through the Taschereau Yard, which is the main rail yard of CN. That effects us a little bit. However, in terms of vessel activity and traffic, we are open all the time, year round.

You may have noticed when you were in Prince Rupert that the West Coast periodically gets extremely high coastal winds. There are really high storm surge conditions when they get a tropical depression coming up the West Coast. We get whacked with a hurricane every 50 years; we are okay, it is not too bad. We tend to be able to come in and out with minimal weather-related delays.

**Senator Adams:** With the big owners and suppliers, like Wal-Mart, Canadian Tire, Costco and Home Depot, what happens if shipments have been delayed because of whiteout conditions or mechanical problems, for example? I know truckers sometime say that they have to be there and if they are delayed, they have penalties. Does that effect anything at the Halifax Port Authority?

**Mr. Malec:** Yes, that is correct, senator. As the port authority, we are not directly in the commercial chain of contract between the shipping line and the carrier to guarantee that the product will be there at a certain time or there will be a consequence. However, when there are delays or problems, we will see if there is a role for the port authority to play in terms of unlocking that or helping that along in some respect. For example, we tend not to charge demurrage here. It may be advantageous for a shipping line or a particular shipper to bring in certain volume well ahead of a sale that they are doing nationally and use a port like Halifax to stockpile those boxes. On the West Coast, on the other hand, they might not look favourably on that because of the congestion problems they have. Those are tangible ways we actually help unblock the supply chain, so that if there is a bit of a kink in it, it is not catastrophic because they have already built in some time in order to position a stack of containers in a foreign capacity here.

**Senator Adams:** What happens, as you mentioned earlier, to smaller ships that have to go down St. Lawrence to Montreal? There might be times of the year that you have to use a Coast Guard ice breaker. Does it make any difference in the cost?

**Mr. Malec:** There was a time a number of years ago when the cost—of ice breaking and the federal government's role in providing ice breaking was considered to be a controversial

**Le sénateur Adams :** Nous sommes en février, et je sais que les eaux du Nord sont glacées. Y a-t-il quelque chose, durant l'année, qui ralentit le trafic des conteneurs ou qui empêche les navires d'arriver à Halifax durant l'été ou l'hiver?

**M. Malec :** Non, sénateur, le port est complètement libre de glace durant toute l'année. Il n'y a pas d'obstacles majeurs. La seule chose qui peut ralentir les affaires du port, c'est une grosse tempête de neige dans une région centrale du Canada, car cela bloque les voies ferrées ou nuit au bon fonctionnement des cours de triage du CN. Par exemple, il y a environ un mois, il y a eu une forte tempête de neige à Montréal, et le port a été fermé durant plusieurs jours. Cela a ralenti les manœuvres d'aiguillage à la cour de triage Taschereau, la principale du CN. Pour nous, cela a quelques conséquences. Toutefois, en ce qui concerne les activités et le trafic des navires, nous sommes ouverts toute l'année.

Vous avez peut-être remarqué, lorsque vous étiez à Prince Rupert, que de forts vents côtiers soufflent régulièrement sur la côte ouest. Là-bas, lorsqu'il y a une dépression tropicale, les risques d'onde de tempête sont énormes. Nous sommes frappés par un ouragan tous les 50 ans; ça va, ce n'est pas si mal. Habituellement, nos navires peuvent entrer dans le port et en sortir sans trop de retards liés aux conditions météorologiques.

**Le sénateur Adams :** Quelles sont les conséquences, pour les grands détaillants et fournisseurs comme Wal-Mart, Canadian Tire, Costco et Home Depot, si les cargaisons sont retardées à cause de conditions de voile blanc ou de problèmes mécaniques, par exemple? Je sais que les camionneurs disent parfois qu'ils ne doivent pas avoir de retard, sinon ils ont des pénalités. Cela a-t-il des répercussions sur le port de Halifax?

**M. Malec :** Oui, c'est exact, sénateur. L'administration portuaire ne participe pas au processus de passation de contrats entre la ligne maritime et le transporteur pour garantir que le produit sera livré à une date donnée, sans quoi il y aura des conséquences. Toutefois, lorsque des retards ou des problèmes se produisent, nous regardons si l'administration portuaire peut aider à améliorer la situation d'une façon ou d'une autre. Par exemple, nous évitons d'exiger des frais de surestaries. Il peut être avantageux pour un transporteur maritime ou certains expéditeurs de livrer des marchandises bien avant leur vente prévue sur le territoire et d'utiliser un port comme celui de Halifax pour entreposer les conteneurs. Sur la côte ouest, par contre, ils ne sont pas favorables à cette pratique, à cause des problèmes de congestion qu'ils rencontrent. Ce sont des moyens concrets que nous utilisons pour aider à débloquer la chaîne d'approvisionnement, de sorte que s'il survient un problème, ce n'est pas catastrophique, car les gens ont déjà pris suffisamment d'avance et disposent d'un stock de marchandises qu'ils peuvent écouler sur le marché.

**Le sénateur Adams :** Qu'arrive-t-il aux petits navires qui doivent remonter le Saint-Laurent jusqu'à Montréal? Il y a peut-être des périodes dans l'année où vous devez demander l'aide d'un brise-glace de la Garde côtière. Cela influe-t-il sur les coûts?

**M. Malec :** À un moment donné, il y a plusieurs années, le coût du déglacage et le rôle du gouvernement fédéral pour fournir les services de brise-glaces étaient des sujets controversés. Je peux



topic. I can tell you honestly, senator, from our perspective today that is not what we are focused on. Most of the vessels going the St. Lawrence Seaway into a port like Montreal, for example, are reinforced or ice strengthened. The way that Transport Canada and the Coast Guard do their cost recovery to keep Canadian arteries open has always been subject to some concern by various shipping communities, but we are far more focused on growing our business and our trade lengths right now. It is really not an issue for the Port of Halifax to focus on.

**Senator Adams:** We heard that CN has more a monopoly and that they do not care whether anything is delayed, and sometimes there are truckers' unions and so on that do not get along together. We heard that CN really does not care too much so long as they get their own stuff, and the truckers are supposed to be shipping to other places and long driving. How does the system work here?

**Ms. Oldfield:** I would like to think that our shipping community and those parties involved in the supply chain really understand the importance of the port for both import and export. I think that our shipping community and the other modes that are required to make the supply chain work come together very well. That is not to say that everybody is happy every day, but it is to say that there is a definite acknowledgement and recognition that we must work together. By working together, we have a much greater chance at success. We spend a lot of time working with the different parties in the supply chain to bring them together. We have certainly had some ups and downs, but on average it is working very well.

**Senator Adams:** Those of us who live in the Arctic have a very short season, especially this year. We did not expect an earlier freeze in the Hudson Bay this fall. Some of the barges that were supposed to go to other communities got delayed and ended up in an inlet, and the sea was freezing over. That is mostly what my question is about.

I would like to ask those suppliers up there who is at fault. There was equipment, mining equipment, and everything was delayed and now it has to go through the winter roads, hauling again about 200 miles from the mainland. At different times it is people, their shippers. I deal sometimes with CN, and they do not really care too much as long as they get the equipment. From there, they do not care when they will be there, as long as they get your money. I live in the Arctic in the Hudson Bay area. Most supplies from my colleagues come through Winnipeg. Now we have a different company running the railway between Churchill and Winnipeg. Anything that comes from the East, they have more, and none of the supply from CN until they get to Winnipeg. That is a little more my question, especially living in the short season, living in the Arctic. Especially now, everything costs so much; the cost of living in the North, especially in the High Arctic, is so high

vous dire honnêtement, sénateur, qu'aujourd'hui, ce n'est pas sur cela que nous nous concentrons. La plupart des navires qui empruntent la voie maritime du Saint-Laurent pour se rendre au port de Montréal, par exemple, sont renforcés pour la navigation dans les glaces. Les pratiques adoptées par le ministère des Transports et la Garde côtière pour le recouvrement des coûts engendrés par l'ouverture des voies navigables du Canada ont toujours suscité des préoccupations parmi les diverses communautés maritimes, mais nous mettons beaucoup plus l'accent, actuellement, sur la croissance de nos activités et des échanges commerciaux. Ce n'est vraiment pas une question sur laquelle le port de Halifax porte son attention.

**Le sénateur Adams :** Nous avons entendu dire que le CN détient un monopole, qu'il ne se soucie guère des retards, et parfois ce sont les syndicats de camionneurs, entre autres, qui ne s'entendent pas. Il paraît que la question n'intéresse guère le CN, pourvu qu'il obtienne sa propre marchandise; les camionneurs doivent acheminer les marchandises ailleurs et parcourir de longues distances. Comment le système fonctionne-t-il ici?

**Mme Oldfield :** J'ose croire que notre communauté maritime et les parties concernées dans la chaîne d'approvisionnement comprennent vraiment combien notre port est important pour les importations et les exportations. Je pense que nous travaillons tous très bien ensemble. Je ne dis pas que tout le monde est heureux tous les jours, mais que nous sommes conscients que nous devons collaborer ensemble. Ce faisant, nous avons beaucoup plus de chances de réussir. Nous consacrons beaucoup de temps à rapprocher les différentes parties de la chaîne d'approvisionnement. Bien sûr, nous avons eu des hauts et des bas, mais en général, cela fonctionne très bien.

**Le sénateur Adams :** La saison est très courte pour ceux qui vivent dans l'Arctique, surtout cette année. Nous ne nous attendions pas à ce que les eaux de la baie d'Hudson gèlent si tôt cet automne. Quelques-unes des barges qui étaient censées approvisionner d'autres collectivités ont été retardées et se sont retrouvées bloquées dans un passage lorsque la mer a gelé. C'est là-dessus que porte principalement ma question.

J'aimerais demander à ces fournisseurs de me dire qui est à blâmer. Il y avait du matériel d'exploitation minière, et tout a été retardé. Maintenant, on doit utiliser les routes d'hiver et parcourir encore 200 milles à partir de l'intérieur des terres. À d'autres moments, ce sont les expéditeurs qui créent le problème. Je fais parfois affaire avec le CN et tout cela ne l'intéresse pas vraiment, tant qu'il reçoit le matériel. À partir de là, il se fiche de la date d'arrivée des marchandises, du moment que vous le payez. Je vis dans l'Arctique, dans la région de la baie d'Hudson. La plupart des marchandises qu'envoient mes collègues passent par Winnipeg. Il y a maintenant une nouvelle compagnie qui fait la liaison entre Churchill et Winnipeg. Il y a beaucoup plus de marchandises qui arrivent par l'est, mais ce n'est pas la même chose pour celles qui sont transportées par le CN jusqu'à ce qu'elles arrivent à Winnipeg. C'est davantage sur cela que porte ma question, particulièrement sur la vie durant la saison courte,



because of the shipping. People up there were charging for marine and the Coast Guard charges marine fees. That is different than in the East.

**Senator Zimmer:** I would like to comment on what Senator Adams just said, and that is one critical point of Churchill. The port routes right over into Russia, which is another market that could be created on the basis of global warming, ice breakers and all of that. We continue to look at that and see what the development could be there.

My question, though, is about your workers. Throughout your presentation you have mentioned employment, employment years, and what you have created; you have talked about infrastructure, markets, movement systems and working together. The glue in all of it is the workers. What is your relationship with your workers? Do you have union problems or any problems with recruiting?

**Mr. Malec:** There are two elements to that. As the Halifax Port Authority, we have a pool of approximately 70 employees that are directly accountable to Ms. Oldfield in one relationship or another through the structure that people like myself and Paul MacIsaac form part of.

I believe your broader question is directed towards the people who move the product around. That would be the International Longshoremen's Association, ILA, which has three branches to it, including the truckers, the railway employees, and all of those people. It is our understanding that the ILA will appear before you tomorrow, so they can speak to that issue clearly. We do tend to maintain very good working relationships with them. We see ourselves as the honest broker in this whole mix. We have to be able to bring people to the table and work with them in a cohesive manner. For example, one of our bigger recent challenges was working with both Transport Canada and the ILA on the federal government's credentialing issue, getting all these people processed, certified and carded. The facts speak for themselves. Where you had a legal challenge and all sorts of issues on the West Coast, in Halifax we were the first major port to get up and running. The longshoremen cooperated with it, and we processed them through under the Transport Canada guidelines.

We tend to bring them in. We believe in having everyone come in the tent in this port. We are a small, discretionary port. We cannot leave people out. We need everybody working on the same agenda. We do not have the luxury of 50 million to 60 million people around us where we can pick and choose our cargo. The ILA is part of that team, their part of the tent, and they come inside with us. I would invite you to ask them that question straight up.

dans l'Arctique. De nos jours, tout coûte tellement cher; le coût de la vie dans le Nord, en particulier dans l'Extrême-Arctique, est très élevé à cause du transport des marchandises. Des frais maritimes sont imposés par les gens de cette région et par la Garde côtière. C'est une situation différente de celle de l'est du pays.

**Le sénateur Zimmer :** J'aimerais commenter les propos du sénateur Adams, car il s'agit d'un élément d'une importance cruciale à Churchill. Le port expédie des marchandises en Russie, qui est un autre marché susceptible de s'ouvrir en raison du réchauffement climatique, de l'utilisation des brise-glaces et tout le reste. Nous continuons d'examiner les possibilités de développement là-bas.

Ma question, néanmoins, concerne vos travailleurs. Tout au long de votre présentation, vous avez parlé d'emplois, d'années-emploi et de ce que vous avez réalisé; vous avez traité d'infrastructures, de marchés, de systèmes de transport et de collaboration. Mais les travailleurs sont le ciment qui lie tous ces éléments. Quels sont vos rapports avec vos employés? Avez-vous des difficultés avec les syndicats ou des problèmes de recrutement?

**M. Malec :** Cette question comporte deux éléments. L'administration portuaire de Halifax emploie environ 70 personnes qui relèvent directement de Mme Oldfield, d'une manière ou d'une autre, dans la structure dont Paul MacIsaac et moi-même faisons partie.

Je crois qu'au sens plus large, votre question vise les personnes qui déplacent les marchandises. Ce sont les membres de l'Association internationale des débardeurs, l'AID, qui compte trois divisions, dont celle des camionneurs, des cheminots, et cetera. Nous avons cru comprendre que des représentants de l'AID viendront témoigner demain, et ils pourront vous éclairer sur cette question. En général, nous entretenons d'excellentes relations de travail avec eux. Nous nous considérons comme un intermédiaire impartial parmi tous ces gens. Nous devons les rapprocher et travailler avec eux d'une façon cohérente. Par exemple, l'une de nos récentes tâches les plus difficiles a été de collaborer avec Transports Canada et l'AID sur la question de la délivrance de titres de compétences par le gouvernement fédéral, afin que les dossiers de tous ces gens soient traités et que ces derniers obtiennent les certifications et les cartes nécessaires. Les faits sont éloquentes. Au moment où vous étiez aux prises avec une contestation judiciaire et toutes sortes de problèmes sur la côte ouest, nous étions, à Halifax, le premier grand port à aller de l'avant. Les débardeurs ont collaboré avec nous, et nous avons traité leur dossier selon les directives du ministère des Transports.

Nous les faisons participer. Nous croyons qu'ici, tout le monde fait partie de l'équipe. Notre port est petit, et c'est une escale facultative. Nous ne pouvons laisser personne de côté. Tout le monde doit poursuivre les mêmes objectifs. Nous n'avons pas la chance d'être entourés de 50 à 60 millions de personnes parmi lesquelles on peut choisir. Les membres de l'AID font partie de cette équipe, ils sont dans le même bateau, et ils collaborent avec nous. Je vous invite à leur poser cette question directement.

**The Chair:** Thank you very much for your presence here this morning. It is helpful to all members of the committee to start out the discussions on the Port of Halifax. I think the visit that we will have with the Halifax Port Authority will be important and will further our discussions with our witnesses while we are here in Halifax.

The committee adjourned.

---

HALIFAX, Friday, February 8, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:30 p.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

**Senator Lise Bacon** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Honourable senators, our first witness this afternoon is David Chaundy, Senior Economist with the Atlantic Provinces Economic Council.

We welcome you to our committee, Mr. Chaundy.

**David Chaundy, Senior Economist, Atlantic Provinces Economic Council (APEC):** Thank you very much, and I appreciate the invitation to appear before you on behalf of the Atlantic Provinces Economic Council.

As you probably know, we have an independent research institute based in our office in Halifax that focuses on improving the economic performance and a development of the four Atlantic Provinces. That is something that we have been doing since 1954, so we have a well established reputation for research and engagement with stakeholders across the region.

Trade investment and transportation has been a key focus of our recent activities, and I have been playing the lead role in many of the research reports we have done on international trade investment and transportation in recent years. I believe you all received a copy of the most recent report we did on *The Changing Global Economy: The Implications and Opportunities for Transportation in Atlantic Canada* that had a specific focus to look at the Atlantic Gateway, which I will speak to in a moment, but also in the context of the broader role of transportation in the Atlantic Region. The key finding of that report, and it is no surprise, of course, is that transportation is a very key part of the economic structure and performance of this region. It is a very diverse transportation system in which

**La présidente :** Je vous remercie beaucoup de votre présence ici ce matin. Vos témoignages sont très utiles à tous les membres du comité pour amorcer les discussions sur le port de Halifax. Je pense que la visite du port que nous ferons avec les administrateurs sera fructueuse, et qu'elle permettra d'approfondir nos discussions avec les témoins durant notre séjour à Halifax.

La séance est levée.

---

HALIFAX, le vendredi 8 février 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 30 pour étudier le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard, et faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente :** Honorables sénateurs, le premier témoin que nous accueillons cet après-midi est David Chaundy, économiste principal au Conseil économique des provinces de l'Atlantique.

Bienvenue à nos délibérations, monsieur Chaundy.

**David Chaundy, économiste principal, Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CEPA) :** Merci beaucoup. J'apprécie d'être invité à présenter un témoignage au nom du Conseil économique des provinces de l'Atlantique.

Comme vous le savez probablement, notre organisme est un institut de recherche indépendant qui a son siège à Halifax et dont l'idée centrale est d'améliorer le rendement économique et le développement des quatre provinces de l'Atlantique. C'est une tâche à laquelle nous nous attelons depuis 1954; nous jouissons donc d'une réputation bien établie pour les recherches que nous menons et le travail que nous effectuons de concert avec les parties intéressées dans l'ensemble de la région.

Depuis un certain temps, nous nous intéressons beaucoup à l'investissement dans le commerce et au transport. Je suis moi-même le principal auteur de bon nombre de rapports de recherche que nous avons publiés ces dernières années sur la question du transport et de l'investissement dans le commerce international. Je crois que vous avez tous reçu un exemplaire du rapport le plus récent de notre cru, qui est intitulé *Transformation de l'économie mondiale : Enjeux et possibilités pour le transport au Canada atlantique*, dans lequel nous nous penchons en particulier sur la porte d'entrée de l'Atlantique, dont je vais parler dans un instant, mais aussi sur le tableau d'ensemble des transports dans la région de l'Atlantique. La constatation principale du rapport — et ça n'a rien d'étonnant, j'en suis sûr — c'est que le transport constitue un



marine transportation plays a key role, particularly in terms of international exports to non-U.S. countries. In addition, on the energy side, 80 per cent of our marine tonnage is actually accounted for by movement of crude and refined petroleum, and that is an industry that has grown very rapidly in recent years and the transportation system has grown and developed with that.

The marine is broader than just the energy products, there is a large amount of bulk cargo important for forest products and containerized cargo is still an important part of that and sort of the key component, as we would see it, of the Atlantic Gateway. I believe we note in that report, the Port of Halifax already acts as an international gateway. Eighty per cent of the tonnage moving to and through the port and originating from this region comes from outside of Atlantic Canada, particularly, in terms of Central Canada and the U.S. Midwest. Therefore, we already have that gateway function operating in Atlantic Canada.

Looking forward, as we did in this report in terms of where the opportunities are, we do see an opportunity for increased container traffic through this region coming from Asia, where we are seeing much growth in trade between Asia and North America, and then destined for the larger markets in Central Canada and the U.S. Midwest. While we have documented clearly in that report some of the key drivers, I know you will hear from other presentations this morning and in your deliberations this afternoon and tomorrow in terms of specific ports and other operators and the drivers that are driving that, so I do not want to review too many of those key points. However, we want to emphasize that there is no guarantee that this region will gain a large share of that traffic. There are many key drivers that are certainly, we feel, quite positive on that, but there is no guarantee. Most of the projections assume a continued growth in Asia-North American trade, congestion constraints at other ports and that that, therefore, creates an opportunity for this region to take advantage of that. The world is a complex place and people, operators respond to economic drivers and no one wants to lose a share of this business. Therefore, we do see other ports developing, such as Prince Rupert, which I know you have had a chance to visit. We are seeing expansions at U.S. ports, and the current U.S. slowdown is also a key factor. Container traffic from the import side slowed quite considerably last year, with the current U.S. slowdown likely to be fairly weak this year and into next year. The reason that this is important is it slows one of the key pressures driving the development of an East Coast gateway. The key driver, initially, was congestion on the West Coast and, therefore, shippers looking to diversify to East Coast ports in Canada and in the United States. As we see some slowdown

élément capital de la structure économique de la région. Il en va de même de son rendement économique. Nous parlons d'un réseau de transport très diversifié où le transport maritime occupe une place prépondérante, particulièrement là où il est question d'exportations qui ne sont pas destinées aux États-Unis. En outre, pour parler des sources d'énergie, disons que le pétrole brut et raffiné compte pour 80 p. 100 du tonnage que nous transportons par navire, et c'est là une industrie qui connaît une croissance très rapide depuis quelques années. Cela a permis au transport de s'accroître et de se développer.

Il n'y a pas que les produits énergétiques que nous transportons par navire. Il y a aussi de grandes quantités de marchandises en vrac : les produits forestiers et le fret en conteneurs demeurent un élément important de l'équation, l'élément clé en quelque sorte de la porte d'entrée de l'Atlantique, de notre point de vue. Je crois que nous faisons remarquer dans le rapport cité que le port de Halifax tient déjà lieu de centre international de trafic des marchandises. Dans une proportion de 80 p. 100, les marchandises traitées au port de Halifax relèvent d'échanges commerciaux qui ne sont pas internes à la région de l'Atlantique; la région du centre du Canada et le midwest américain, y tiennent un rôle prépondérant. Par conséquent, ce port exerce déjà la fonction de porte d'entrée dans la région de l'Atlantique.

D'un point de vue prospectif, point de vue que nous avons adopté dans le rapport en question pour déterminer où se présenteront les occasions à l'avenir, nous entrevoyons la possibilité d'un accroissement du trafic de conteneurs en provenance d'Asie — nous entrevoyons une croissance importante du trafic de marchandises provenant d'Asie à destination de l'Amérique du Nord, plus précisément des grands marchés du centre du Canada et du midwest américain. Nous énonçons clairement certains des facteurs clés en cause dans notre rapport, mais je sais que vous allez entendre d'autres exposés ce matin et, pendant vos délibérations cet après-midi et demain, vous aurez droit à des observations sur des ports particuliers et certains exploitants et les facteurs qui les motivent, eux. Je ne vais donc pas en passer en revue un trop grand nombre. Tout de même, je tiens à insister sur le fait que rien ne garantit que la région obtienne une grande part du trafic dont il est question. À notre avis, bon nombre des grands facteurs en cause ouvrent certainement des perspectives heureuses à ce sujet, mais rien n'est garanti. La plupart des prévisions font état d'une croissance continue du commerce entre l'Asie et l'Amérique du Nord, de contraintes liées à la congestion du trafic dans d'autres ports aussi, ce qui représente une occasion à saisir pour notre région. Le monde est complexe; les gens, les exploitants agissent en fonction de facteurs économiques, et personne ne veut perdre une part de ce marché. Nous entrevoyons donc la croissance d'autres ports, par exemple celui de Prince Rupert, dont je sais que vous avez eu l'occasion de le visiter. Nous entrevoyons l'expansion de ports aux États-Unis, mais le ralentissement actuel de l'économie américaine est un autre facteur important dont il faut tenir compte. Le trafic de conteneurs renfermant des marchandises importées a ralenti sensiblement l'an dernier. Pour l'année en cours et jusque dans la suivante, le ralentissement de l'économie



in that demand and those pressures, it eliminates some of the short term pressures to move to an East Coast routing and especially through the Suez Canal.

Therefore, there is a short-term opportunity that we would see for the region to develop, which, again, is not guaranteed for those reasons I just outlined. There is also a longer-term opportunity. When we look at what is happening in Asia, there are shifts within Asia in terms of developing increasing costs in China, companies looking to move increasingly into countries such as Malaysia and Thailand. As we see those geographic shifts and India continue to develop, that favours increased traffic coming from that part of Asia, which favours more of a Suez-East Coast routing compared to traditional routes from China through to the West Coast and ports such as Vancouver. However, we do see that as a longer-term opportunity, and I believe one of our concerns is that if we do not make progress in the next few years and actually establish this region as a key gateway in North America on the East Coast, that it may be harder for us to sell this region as a gateway for some of these longer-term developments.

We do see Halifax as being a fairly small port relative to what we have seen down the East Coast, and those other large ports such as Norfolk, Virginia and New York have been growing very rapidly. We are concerned that maybe this region could be marginalized and lose out on some of those future opportunities if we cannot move ahead in the short term. Again, that is one of our concerns because size does seem to matter; we do see this consolidation happening. Therefore, it is important that we are able to be a player in that; and, if we cannot be a player, how does that affect our strategies in terms of becoming more of an Asian market player?

There are some challenges that I feel we have to address. On the competitive side, we need to improve the competitive position of this region and ensure that we can market the business case that this region does have. I know you have met with Canadian Tire. You have probably heard that the Canadian Retail Shippers' Association is now using Halifax. Thus, the businesses do see a business case for using Halifax, and it is important to continue to build on that and develop the business through this region.

In terms of the policy side around the Atlantic Gateway, I just want to make a couple of points on that. Obviously, much discussion is happening in this region around the Atlantic

américaine devrait être relativement faible. Si cela est important, c'est que le phénomène atténue un des principaux éléments moteurs du développement de la porte d'entrée de la côte Est. Au départ, c'est la congestion sur la côte Ouest qui était le facteur principal, si bien que les armateurs cherchaient à se donner plus d'options en traitant avec les ports de la côte Est au Canada et aux États-Unis. Comme cette demande ralentit et que les pressions dont il est question se relâchent, les pressions à court terme en faveur du recours à un chemin qui passe par la côte Est, et particulièrement par le canal de Suez, ne se font plus sentir.

Il y a donc là une occasion à court terme que la région pourrait saisir, selon nous. Encore une fois, il n'y a rien de garanti à cet égard pour les raisons que je viens d'exposer. Il y a aussi une occasion à long terme à saisir. Si nous regardons ce qui se passe en Asie, nous constatons qu'il y a certains changements, notamment l'accroissement du coût des affaires en Chine, qui fait que des entreprises cherchent de plus en plus à traiter avec des pays comme la Malaisie et la Thaïlande. Du fait de ces déplacements et de l'essor de l'Inde, la situation favorisera un trafic accru provenant de cette région de l'Asie, où il est plus logique d'opter pour la route Suez-côte Est que pour la route classique qui va de la Chine à la côte Ouest et à des ports comme celui de Vancouver. Tout de même, nous y voyons une occasion à long terme qu'il faut saisir. Nous pouvons également avoir un souci à cet égard, selon moi : si nous ne faisons pas de progrès durant les quelques années à venir, que nous ne parvenons pas à établir vraiment la région comme grande porte d'entrée en Amérique du Nord sur la côte Est, nous aurons peut-être plus de difficulté plus tard à présenter la région comme étant une porte d'entrée viable pour certains des projets à long terme qui peuvent s'envisager.

Nous sommes conscients du fait que le port de Halifax est relativement petit par rapport à ceux qui se trouvent le long de la côte Est, et les grands ports comme ceux de Norfolk, en Virginie, et de New York connaissent une croissance très rapide. Nous nous soucions de la possibilité que notre région soit marginalisée et qu'elle passe à côté de certaines des occasions futures, si nous n'arrivons pas à faire quelques avancées à court terme. Encore une fois, c'est là un de nos soucis : la taille semble bien avoir son importance; nous croyons bel et bien qu'il y aura cette consolidation. Par conséquent, il importe que nous puissions y avoir un rôle; et, si nous ne pouvons y jouer un rôle, en quoi cela change-t-il les stratégies que nous devons appliquer pour mieux profiter des échanges avec l'Asie?

Il y a des défis que nous devons relever selon moi. Du point de vue de la concurrence, nous devons améliorer la situation concurrentielle de notre région et nous assurer de pouvoir en présenter les atouts commerciaux. Je sais que vous avez rencontré les gens de Canadian Tire. Vous avez probablement entendu dire que la Canadian Retail Shippers' Association fait maintenant transiter ses marchandises par Halifax. Les entreprises voient donc le port de Halifax comme une option légitime, et il importe de profiter de cette idée-là et de donner de l'essor aux affaires dans l'ensemble de notre région.

Du point de vue de la politique gouvernementale, à propos de la porte d'entrée de l'Atlantique, je veux simplement formuler quelques observations. Évidemment, il est beaucoup question de

Gateway; about what exactly it means, and one of our concerns is that, at least within this region, there is still quite a broad and fairly ill-defined concept around what constitutes the Atlantic Gateway. In our report, we clearly identify the container activity through the ports as being the key economic opportunity for the region. However, in the discussion around the Atlantic Gateway, we do see references to cruise productivity, air passenger and air cargo. We are not saying that any of those are unimportant or do not have their own opportunities, but we would see the timelines and the potential as being somewhat different for each of those. We would rather see a regional transportation policy focus and the container and Atlantic Gateway strategy as one key component of that. There is a danger in having a broader focus that we try to make this work for everybody in different ways and lose some of the strategic vision and some of the urgency that we need to make that successful. That is certainly one of our concerns in the way we see some of the discussions taking place.

With respect to federal action on this, again, one of our concerns about the existing National Policy Framework that the government has released is that there is a clear criterion in the framework, in terms of the lenses, about having volumes of national significance. We made it quite clear in our report on transportation that we would see the East Coast as fitting as part of a strategic port and gateway policy. We have Vancouver and now Prince Rupert on the West Coast, the Port of Montreal with strong links with Europe, and we have Halifax currently as the key container port on the East Coast.

Having those three strategic ports provides many advantages for Canadian importers and exporters in that they can then diversify which ports they want to use given increased importance of the supply chain, concerns about security and concerns about reliability. Having those options to diversify, and as Canadian Tire finds, there is actually a business case and an economic case to route certain traffic through the Port of Halifax that is an important part of a strategic federal government approach to ports irrespective of the actual volumes coming through the port. Again, we have some reservations about how that might be applied.

In taking that point further, when we look at what is happening, Halifax is still very small relative to the traffic in Vancouver and Montreal. However, there is this strong argument that it should be a key part of that policy, and the concern around the volumes is that we can have some of this traffic coming through Canadian ports, or we can see some of that traffic coming through U.S. ports. From a Canadian government point of view, it would seem to make much more sense for as

la porte de l'Atlantique dans notre région; de la signification exacte du terme — un de nos soucis, tout au moins dans notre région, c'est que cela demeure un concept assez large et assez mal défini. Dans notre rapport, nous établissons clairement que le trafic des conteneurs passant par les ports représente l'occasion économique clé à saisir dans la région. Cependant, là où il est question de la porte d'entrée de l'Atlantique, on entend parler aussi de croisières et de productivité, de transport par avion de passagers et de marchandises. Nous n'entendons pas dire que ces activités ne seraient pas importantes ou qu'il n'y aurait pas d'occasions à saisir dans les secteurs en question, mais les délais d'action et le potentiel nous paraissent quelque peu différents dans chacun de ces cas. Notre préférence, ce serait qu'il y ait une politique régionale des transports où la stratégie de la porte d'entrée de l'Atlantique et du trafic des conteneurs occupe une place importante. Il est risqué de se donner un vaste champ d'action, d'essayer de faire en sorte que la formule convienne à tout le monde de différentes façons. Cela pourrait avoir pour effet de nuire à la vision stratégique et au sentiment d'urgence qu'il nous faut pour que le projet porte fruit. C'est certainement un des soucis que nous avons à écouter les discussions qui ont lieu.

Quant au rôle du gouvernement fédéral dans le dossier, encore une fois, un des soucis que nous avons à propos du cadre stratégique national que le gouvernement a publié, c'est qu'il y ait des critères sans équivoque, quant aux points de vue privilégiés, touchant les volumes d'échange importants à l'échelle nationale. Nous l'avons dit très clairement dans notre rapport sur les transports : nous voyons la côte Est comme un élément d'une politique stratégique des ports et des portes d'entrée. Il y a Vancouver et maintenant Prince Rupert sur la côte Ouest, le port de Montréal avec les liens solides qu'il cultive en Europe et il y a Halifax, qui est, en ce moment, le port à conteneurs clé de la côte Est.

Le fait de disposer de ces trois ports stratégiques présente de nombreux avantages aux importateurs et exportateurs canadiens, qui peuvent choisir le port qui leur convient, étant donné l'importance accrue de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que les préoccupations nourries à propos de la sécurité et de la fiabilité. Étant donné que ces options existent, comme le constate Canadian Tire, il est justifié commercialement et il est justifié économiquement d'acheminer une partie du trafic par le port de Halifax. Ce serait là une partie importante de l'approche stratégique du gouvernement fédéral face aux ports, indépendamment des volumes réels de marchandises qui y transitent. Encore une fois, nous avons des réserves à propos de la manière dont cela pourrait être appliqué.

Pour continuer dans cette veine, regardons ce qui se passe : le volume des échanges à Halifax demeure très faible par rapport au trafic de Vancouver et de Montréal. Cependant, il y a un raisonnement convaincant derrière l'idée d'en faire un élément clé de la politique en question, et le souci que nous avons, à propos des volumes d'échange, c'est qu'il y a une alternative : soit que les marchandises en question passent par les ports canadiens, soit qu'elles passent par les ports américains. Du point de vue du



much of that traffic to be coming through Canadian ports rather than New York or other East Coast ports.

Although this goes beyond your focus currently on the containers, another aspect of that regional focus is that essentially the government is defining three gateways in Canada: the Pacific Gateway, the Atlantic Gateway and the Quebec-Ontario border crossing. However, when we look at this region, the border in New Brunswick is vital for this region's transportation and existing traffic. The U.S. is a big partner in our trade patterns. We see much traffic going across the U.S. border crossings, which affects all four Atlantic provinces. That will not get captured under these criteria of national volumes of significance, but that border and the capacity at that border, the processes and the reliability of that border crossing is a key part of the international competitiveness of this region. Again, we have concerns about the way some of this national focus might play out given that that border is so critical for this region even though the volumes may not be as significant as those on the Quebec-Ontario border.

We do see positive moves in terms of Canada being more focused around its transportation policy and increasingly on the trade agenda, but we do have some concerns about how some of that regional focus might play out in this region.

**The Chair:** Thank you very much.

On page 4 of the report that you gave us, it states that "the development of the Atlantic Gateway depends upon several key global developments that are largely outside of its control," but some of the key factors are controllable by ensuring strong services. As an example, the president and CEO of CN said that the Port of Halifax and CN are "strategically aligned," and we could see that this morning. Are the transportation infrastructures, the railroad, suitable to receive a potential increase of volume from the Port of Halifax?

**Mr. Chaundy:** Certainly, our understanding is that the Port of Halifax has sufficient capacity at present. It is currently operating at close to 500,000 TEUs, or twenty-foot equivalent units. They estimate that — and you would have the full briefing from them this morning — they can deal with at least 1.2 million to 1.4 million TEUs and can easily expand up to 2 million TEUs without a major investment. Therefore, there is capacity at the existing port.

I know you will hear from the Melford International Terminal Inc. They are looking at putting in some additional container capacity. CN, as well, is currently up for anything and is well under capacity. On the infrastructure side, there is a large amount of spare capacity in this region that is under-utilized, and, if we

gouvernement canadien, il serait beaucoup plus logique que la plus grande part possible de ce trafic passe par les ports canadiens, plutôt que par le port de New York ou d'autres ports de la côte Est.

La question dépasse le cadre de votre étude sur les conteneurs, mais il y a un autre aspect du point de vue régional dont il est question, soit que, essentiellement, le gouvernement définit trois portes d'entrée au Canada : la porte d'entrée du Pacifique, la porte d'entrée de l'Atlantique et le passage frontalier Québec-Ontario. Tout de même, en regardant notre région, on voit que la frontière au Nouveau-Brunswick est capitale du point de vue du transport et du trafic existant pour notre région. Les États-Unis comptent pour une grande part de nos volumes d'échange. Nous voyons beaucoup plus de marchandises qui sont acheminées par les passages frontaliers américains, dont les quatre provinces de l'Atlantique. Cela n'est pas pris en considération dans les critères régissant les volumes de commerce d'importance nationale, mais la frontière et la capacité d'action à la frontière, les processus et la fiabilité de ce passage frontalier constituent un élément clé de la compétitivité internationale de notre région. Encore une fois, nous nous préoccupons de l'aboutissement de cet élément national de l'équation, étant donné que la frontière revêt une importance capitale dans notre région, même si les volumes d'échange ne sont pas aussi importants qu'ils le sont à la frontière Québec-Ontario.

Nous y voyons du bon au sens où le Canada se concentre davantage sur sa politique des transports et de plus en plus sur son plan d'action commercial, mais nous avons certains soucis quant à ce que pourrait donner cette composante régionale dans la région.

**La présidente :** Merci beaucoup.

À la page 4 du rapport que vous nous avez remis, il est dit que « le développement de la porte d'entrée de l'Atlantique tient à plusieurs facteurs clés mondialement qui échappent pour une grande part à sa volonté », mais que le fait d'assurer de solides services donne une prise sur certains des facteurs clés. Par exemple, le président et directeur général du CN affirme que le port de Halifax et le CN se sont donné la même orientation stratégique, ce que nous avons pu observer ce matin. L'infrastructure des transports, le chemin de fer y compris, permettraient-ils d'accueillir un volume accru au port de Halifax?

**M. Chaundy :** Certainement, nous croyons savoir que le port de Halifax possède une capacité suffisante en ce moment. Il y transite actuellement près de 500 000 EVP, ou équivalents 20 pieds. Selon les estimations des responsables — et vous aurez eu droit ce matin à un exposé complet de leur part —, le port peut prendre en charge au moins 1,2 million à 1,4 million d'EVP et, moyennant une expansion sans investissement majeur, aller jusqu'à 2 millions d'EVP. Il y a donc la capacité voulue au port existant.

Je sais que vous allez entendre le témoignage de Melford International Terminal Inc. Leurs responsables envisagent d'accroître à la capacité de traitement de conteneurs. Le CN lui aussi est fin prêt à agir. Il fonctionne bien en deçà de la capacité. Du point de vue de l'infrastructure, il reste encore une grande



can drive larger volumes on that; we will improve the actual cost competitiveness and the unit costs of using those existing infrastructure.

**The Chair:** Discussing the paper, *The Changing Global Economy: The Implications and Opportunities for Transportation in Atlantic Canada*, experts refer to removing regulatory barriers, U.S. borders, funding mechanism and regulatory convergence. Which federal policies have the most profound impact on efficiency competitiveness in the container transport network?

**Mr. Chaundy:** We touched on several in every port, and, again, this goes beyond some of my specific expertise, which is why we collaborated with Dr. Mary Brooks from Dalhousie University on this. She is a recognized expert.

**The Chair:** Yes, I have met with her.

**Mr. Chaundy:** I know she has appeared before you, and she is much more able to articulate some specifics about where the key challenges are. We did identify the Canada Marine Act and the port financing restrictions as one potential barrier that did have some restrictions and removing that would help ensure that ports are able to access any financing they need for expansion. We do not see a current need for major expansion here at the Port of Halifax currently. However, in terms of a regulatory environment, the current bill to amend seems to respond to many of those concerns that have been announced.

On the short sea shipping, there is potential as volume is increased through the Port of Halifax, for example, to increase short sea shipping whether to the U.S. Northeast, Newfoundland or other ports of Canada. There are some well-documented restrictions that affect the business case and the efficiency of doing that, and Dr. Brooks has done a specific paper addressing those in the business case. There are still policies that do affect the movement of containers that could be looked at, in terms of a broad approach; whether we have the right overall strategic framework given issues of increasing concern about the environment and whether we are fully integrating environmental concerns into our transportation policy and the relative cost of using different modes from a greenhouse gas emission point of view. Further analysis and work could be done to ensure that those policies are improving the competitiveness of all our ports in the region.

**Senator Oliver:** Your initials are "APEC" and the "AP" stands for "Atlantic Provinces," so my first question is about the Atlantic provinces and the memorandum of understanding, MOU, that was signed by Ottawa and the Atlantic provinces. As I understand it, they signed the Atlantic Gateway strategy. The agreement sets out the objectives and a committee of federal

capacité excédentaire dans la région; si nous pouvons diriger de forts volumes de ce côté-là, nous allons améliorer la compétitivité réelle du port du point de vue des prix ainsi que le coût unitaire du recours à l'infrastructure existante.

**La présidente :** À propos du rapport, *Transformation de l'économie mondiale : Enjeux et possibilités pour le transport au Canada atlantique*, les experts parlent d'éliminer les obstacles réglementaires, des frontières américaines, du mécanisme de financement et de la convergence réglementaire. Quelles sont les politiques fédérales qui produisent l'impact le plus profond sur la compétitivité et l'efficacité du réseau de transport des conteneurs?

**M. Chaundy :** Nous avons discuté de plusieurs politiques en rapport avec chacun des ports et, encore une fois, cela échappe à mon champ d'expertise particulier, et c'est pourquoi nous avons collaboré avec Mme Mary Brooks, de l'Université Dalhousie, à ce sujet. C'est une experte reconnue en la matière.

**La présidente :** Oui, je l'ai déjà rencontrée.

**M. Chaundy :** Je sais qu'elle a déjà comparu devant votre comité; de même, elle est nettement mieux en mesure que moi de parler des aspects particuliers des principaux défis qui se présentent. Nous avons tout de même établi que la Loi maritime du Canada et les restrictions touchant le financement des ports figurent parmi les obstacles au projet envisagé et que l'élimination de ces obstacles permettrait de s'assurer que les ports peuvent accéder à tout financement qu'il leur faut pour prendre de l'expansion. Pour l'heure, nous ne voyons pas la nécessité de procéder à une expansion d'envergure ici au port de Halifax. Tout de même, quant au contexte réglementaire, le projet de loi actuel semble répondre à bon nombre des préoccupations qui ont été soulevées.

Il y a un certain potentiel du côté du transport maritime sur courte distance avec l'augmentation du volume transitant par le port de Halifax, par exemple, qu'il s'agisse de marchandises destinées au Nord-Est des États-Unis ou encore à Terre-Neuve ou à un autre port au Canada. Il est bien établi que certaines restrictions nuisent aux projets commerciaux et à l'efficacité des échanges, et Mme Brooks est l'auteur d'une communication sur ce sujet en particulier. Il existe encore des politiques qui ont une incidence sur le mouvement des conteneurs et que l'on pourrait examiner dans le contexte d'une approche globale; à savoir si nous avons adopté le bon cadre stratégique dans l'ensemble, compte tenu de préoccupations croissantes entourant l'environnement et si nous intégrons pleinement les questions environnementales à notre politique du transport de même que le coût relatif du choix de divers modes de transport du point de vue de l'émission de gaz à effet de serre. En approfondissant l'analyse et le travail, autrement, on pourrait s'assurer que les politiques en question permettent bien d'améliorer la compétitivité de tous nos ports dans la région.

**Le sénateur Oliver :** Le sigle s'écrit « CEPA », et vous savez que les deux dernières lettres désignent « provinces de l'Atlantique ». Ma première question porte donc sur les provinces de l'Atlantique et sur le protocole d'entente conclu entre Ottawa et les provinces de l'Atlantique. Si j'ai bien compris, les deux ont signé un protocole sur la stratégie de la porte d'entrée

and provincial officials as working to assess gateway needs. Can you bring us up-to-date on that MOU? Where does it stand? What has been done?

**Mr. Chaundy:** We are an independent research institute, so we are not part of the federal government, and we are not part of that committee. I did appear before them at their first meeting and gave a briefing and report on our report. I also attended a stakeholder consultation that they had in the last few weeks with business communities, but I believe you will hear from Debbie Windsor from Atlantic Canada Opportunities Agency, ACOA, this afternoon. She is one of the co-chairs of that committee. She will be able to answer specific questions about that MOU, which I have not seen. I have seen the press release, and she will be able to provide you any details on that.

**Senator Oliver:** In your paper you talk about the Port of Saint John, St. John's, Canso and Sydney. Is there room for more than one principal port to be the gateway in the Atlantic provinces?

**Mr. Chaundy:** That is a very good question. In our report, we tried to document that, at the current time, we would see Halifax as being the key port. It is an existing container port. We do not see every port in the region having the same competitive advantage to act as a container gateway. The issue with St. John's in Newfoundland and Labrador, for example, is that it does not have those connections to inland markets. The containers are not coming here to serve the Atlantic population of 2.3 million. They have to go to Central Canada or the U.S. Midwest, and St. John's does not have those connections. The Port of Saint John has similar limitations with regard to title variations that can impact its competitiveness. We do not see all the ports as having the same potential. The Port of Saint John is a very important bulk container port; it is very important in terms of the energy side. We will see increased flows of liquefied natural gas coming through that port and increased volumes of potash in the future years. Therefore, each port has a different role to play.

On the container side, Halifax is currently the only container port that we would see as having potential to grow in that Suez-routing, large-ship potential. We acknowledge the Melford development in our report; they are working very aggressively to make that successful, and we would be happy to see Halifax operating at 2 million TEUs. If the Melford terminal goes ahead and is operating at a similar size, that would be great. It is hard to say, at the moment, how much the demand would be. An amount of uncertainty exists with these projections.

de l'Atlantique. L'entente en question fixe les objectifs du projet et crée un comité de responsables fédéraux et provinciaux chargé de travailler à l'évaluation des besoins de la porte d'entrée. Pouvez-vous faire le point sur ce protocole d'entente pour nous? Où en est-il? Qu'est-ce qui a été fait jusqu'à maintenant?

**M. Chaundy :** Nous formons un établissement de recherche indépendant; nous ne faisons donc pas partie du gouvernement fédéral, et je ne fais pas partie de ce comité. J'ai témoigné devant lui à sa première réunion, où j'ai présenté une synthèse et fait le point sur notre rapport. J'ai aussi assisté à une consultation des parties intéressées qu'il a organisée au cours des dernières semaines avec le milieu des affaires, mais je crois que vous allez entendre le témoignage de Debbie Windsor, de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, l'APECA, cet après-midi. Elle copréside ce comité. Elle sera en mesure de répondre à des questions particulières au sujet du protocole d'entente, que je n'ai pas vu moi-même. J'ai vu le communiqué de presse, mais c'est elle qui saura vous donner toutes les précisions voulues sur le protocole d'entente.

**Le sénateur Oliver :** Dans votre mémoire, vous parlez du port de Saint-Jean, St. John's, Canso et Sydney. Est-ce qu'il peut y avoir plus d'un port principal comme porte d'entrée des provinces de l'Atlantique?

**M. Chaundy :** C'est une très bonne question que vous posez. Dans notre rapport, nous avons essayé d'établir que, pour l'instant, c'est Halifax que nous voyons comme étant le principal. C'est un port à conteneurs établi. Nous ne voyons pas en quoi tous les ports de la région pourraient présenter le même avantage concurrentiel en tant que porte d'entrée des conteneurs. Le problème du côté de St. John's à Terre-Neuve-et-Labrador, par exemple, c'est que les liens avec les marchés de l'intérieur ne sont pas établis. Les conteneurs qui arrivent ici ne sont pas destinés à une population de 2,3 millions d'habitants des provinces de l'Atlantique. Ils sont destinés au centre du Canada ou au Midwest américain, et St. John's n'a pas les liens voulus. Le port de Saint-Jean présente, en rapport avec les variations de titre, des limites semblables qui peuvent nuire à sa compétitivité. À nos yeux, tous les ports n'ont pas le même potentiel. Le port de Saint-Jean est un port à conteneurs de vrac de grande importance; il est très important aussi du côté des produits énergétiques. Nous y verrons s'accroître le transit de gaz naturel liquéfié ainsi que les volumes de potasse dans les années à venir. Chaque port est donc appelé à jouer un rôle différent.

Quant au trafic de conteneurs, le port de Halifax est actuellement le seul qui, selon nous, puisse accueillir en nombre croissant les grands navires qui transitent par le canal de Suez. Nous prenons acte du projet de Melford dans notre rapport; les responsables de Melford travaillent avec beaucoup d'énergie à en faire un projet fructueux, et nous serions heureux de voir le port de Halifax accueillir jusqu'à 2 millions d'EVP. Si le terminal de Melford va bel et bien de l'avant et finit par avoir cette envergure, c'est merveilleux. Pour l'instant, il est difficile de dire à quoi ressemblera la demande. Il y a encore une part d'incertitude qui entoure ces projections.



How much traffic could we actually attract to this region? If we can see some near-term successes in attracting shippers, using the Port of Halifax over the next two or three years and further ramping up, then I believe the prospects are quite promising. It really depends on whether we can provide the costs, competitive business cases in terms of the cost, transit time, reliability and security, and convince shippers to use Nova Scotia ports as their North America entry point rather than some other port further down the coast.

**Senator Oliver:** We are a parliamentary committee that is doing a study and will probably do a report, and in the report, there will be recommendations. I know that in your paper you refer to a few regulatory changes that you would like to see. However, what public policy changes would you recommend that this committee consider putting in their report in relation to containerized ports and how they can become more competitive globally?

**Mr. Chaundy:** The specifics on the regulatory side go beyond my expertise, so I would refer you to Dr. Brooks, and she will be able to provide some specifics.

We have seen some changes in Canada in terms of federal engagement on the trade side. This is a key part in terms of building linkages with existing trading partners and positioning Canada for the future; there is potential. Canada has signed an investment agreement recently with India. Discussions have taken place about negotiating a free trade agreement with India. However, Canada should look strategically and globally at where the new opportunities are for this region and for Canada, and, given that we do see this potential for increased traffic from Asia, whether further initiatives on the trade side would help cement those trading relationships and help facilitate some of those goods and services coming through this region rather than the U.S. On the trade side, that would be one area where the government could look at taking further actions.

**Senator Oliver:** Nothing else springs to your mind right now?

**Mr. Chaundy:** No. To my knowledge, there are no major infrastructure issues. There are some regulatory issues around the short sea shipping that we have identified. Again, if you talk to the individual operators, they will identify some specifics; we have identified at least the ones that came to life. There are others around the border and security that have some role on the container, but may be more important for a border transportation policy.

**Senator Mercer:** I will follow up with something that Senator Oliver said. He talked about the other ports in Atlantic Canada. Later this afternoon, we will hear from the people proposing the Melford terminal, and I actually saw a briefing from them on

Combien de navires pourrait-on réellement attirer dans la région? Si on parvient à attirer des armateurs à court terme dans le port de Halifax, d'ici deux ou trois ans, et qu'on augmente la capacité, je crois que les perspectives sont très prometteuses. De fait, il s'agit vraiment de savoir si nous sommes en mesure de justifier l'affaire du point de vue des coûts et de la compétitivité. Il faut penser au coût, au temps de parcours, à la fiabilité et à la sécurité, et convaincre les armateurs de prendre les ports de la Nouvelle-Écosse comme point d'entrée en Amérique du Nord, plutôt qu'un autre port plus au sud, le long de la côte.

**Le sénateur Oliver :** Notre comité parlementaire réalise une étude. Il rédigera probablement un rapport et, dans ce rapport, il y aura des recommandations. Je sais que, dans votre mémoire, vous faites allusion à quelques modifications réglementaires que vous aimeriez voir se concrétiser. Cependant, quelles sont les modifications de la politique gouvernementale que nous devrions, selon vous, envisager d'inscrire dans le rapport en ce qui concerne les ports conteneurisés et la façon de rendre ce secteur plus compétitif à l'échelle mondiale?

**M. Chaundy :** Les particularités de la réglementation se situent en dehors de mon champ d'expertise; je vais donc vous renvoyer à Mme Brooks, qui sera en mesure de vous donner des précisions là-dessus.

Nous avons été témoins au Canada d'une certaine évolution, du côté de l'engagement fédéral dans le commerce. C'est un élément clé du travail qui consiste à nouer des liens avec les partenaires commerciaux existants et à positionner le Canada en vue de l'avenir; il y a un potentiel. Le Canada a conclu récemment avec l'Inde une entente en matière d'investissement. La négociation d'un accord de libre-échange avec l'Inde fait l'objet de pourparlers. Cependant, le Canada devrait examiner dans un contexte stratégique et mondial les nouvelles possibilités qui se présentent pour la région et pour le pays et, comme nous voyons cette possibilité de trafic accru venant d'Asie, déterminer si d'autres initiatives commerciales permettraient de cimenter les relations commerciales en question et de faciliter le passage des biens et services dans la région, par opposition aux États-Unis. Du côté du commerce, ce serait un secteur où le gouvernement pourrait adopter d'autres mesures encore.

**Le sénateur Oliver :** Il n'y a rien d'autre qui vous vient à l'esprit en ce moment?

**M. Chaundy :** Non. À ma connaissance, il n'y a pas de grandes questions d'infrastructure à soulever. Il y a certaines questions réglementaires que nous avons relevées dans le cas du transport maritime sur courte distance. Encore une fois, si vous vous adressez aux exploitants individuels, ils vous donneront des précisions; nous avons au moins relevé celles qui sont là. Il y en a d'autres du côté de la frontière et de la sécurité qui sont en lien avec les conteneurs, mais qui peuvent avoir une plus grande importance du point de vue d'une politique des transports frontaliers.

**Le sénateur Mercer :** Je vais faire suite à une observation du sénateur Oliver. Il a parlé des autres ports de la région de l'Atlantique. Plus tard, cet après-midi, nous allons accueillir les gens qui proposent d'aménager le terminal de Melford, et, de fait,



Wednesday evening. It was very aggressive, very large. I did not have a chance to ask them then; I will be asking them later. However, I want to ask APEC, how do you think the proposed Melford terminal will affect Halifax? Also, what affect it will have on the Atlantic Gateway? If it comes to fruition, does it change how the gateway looks? Can it actually work having two major ports in a relatively small market and basically sharing the same infrastructure?

**Mr. Chaundy:** I had a briefing from Melford about their developments: their focus on using technology and trying to be innovative in addressing security issues. I was quite impressed with the way they are trying to position themselves. Again, if that is successful, having two ports in the region provides some competitive pressures and incentives for each port to ensure that they are at least matching what the other port can provide.

Obviously, a green field site has certain advantages being able to start from scratch. They can have different designs, whereas the existing port has to work within the existing parameters, and being a downtown location, might also be a consideration that Halifax has to address as it grows and develops.

It is hard to identify the portrayed volumes that would be coming through the port. This is a private sector development, and \$300 million or so is a large amount of money, so obviously they have to be quite convinced that they can see that volume. We have seen some successes in the Port of Halifax. We have also seen some reversal in recent years. Therefore, there is a longer-term potential and a shorter-term potential. Whether we will see both developments take place, it is hard to say.

If we go back a few years ago, we were looking at having three liquefied natural gas, LNG, terminals in this region. Currently, we have one under construction, one has been mothballed and one is still trying to secure a natural gas supply. At the time, there were similar considerations. Is the scope for three here? Again, it would be nice to see both the existing and potential ports operating at full capacity and at much higher than current levels. It remains to be seen whether we can actually achieve that.

Certainly, on the West Coast, we have seen Prince Rupert now develop in addition to Vancouver. They are offering a slightly different business case. On the East Coast, it is a harder case. We can only operate on the Suez routing; we cannot really compete on the Panama routing, so that is a disadvantage we have compared to other ports down the East Coast, such as New York and Savannah.

The risks here are higher, and the only other concern I would have is that the Port Authority is a completely private sector operator that operates on a different governance model, and that

j'ai assisté à une séance d'information de leur part mercredi soir. C'était très ambitieux, très gros. Je n'ai pas eu l'occasion de leur poser la question à ce moment-là; je vais leur poser tout à l'heure. Tout de même, je veux demander au CEPA : quelle sera selon vous l'incidence du projet de terminal de Melford sur Halifax? De même, quel en sera l'effet sur la porte d'entrée de l'Atlantique? S'il se concrétise, ne va-t-il pas modifier l'apparence de la porte d'entrée? Est-ce que cela peut être viable : deux grands ports dans un marché relativement petit, qui, essentiellement, partagent la même infrastructure?

**M. Chaundy :** Les gens de Melford m'ont présenté une synthèse de leurs projets : ils font appel à des procédés techniques de pointe et essaient d'innover en matière de sécurité. Les efforts qu'ils font pour se positionner m'ont beaucoup impressionné. Encore une fois, si leurs projets portent fruit, le fait d'avoir dans la région deux ports donne des pressions qui font que chacun essaiera tout au moins d'égaliser l'autre.

Évidemment, un nouveau site présente certains avantages. On part à neuf. On peut y imaginer divers aménagements, alors que, dans le cas du port existant, il faut travailler dans les limites des paramètres établis. Le fait que ce soit situé au centre-ville peut également être une considération que le port de Halifax devra envisager au fil de sa croissance et de son développement.

Il est difficile de savoir quel serait le volume du trafic dans le port. C'est un projet du secteur privé dont l'investissement, 300 millions de dollars environ, représente une jolie somme d'argent; il faut donc que les investisseurs soient assez convaincus de l'idée de voir ce volume se concrétiser. Nous avons eu quelques succès jusqu'à maintenant au port de Halifax. Nous avons également été témoins d'un certain renversement de la situation ces dernières années. Par conséquent, il y a un potentiel à long terme et un potentiel à court terme. Que l'un et l'autre se concrétisent... il est difficile de le dire.

Si nous remontons quelques années en arrière, nous voyons l'idée de trois terminaux à gaz naturel liquéfié dans la région. Aujourd'hui, il y a un projet qui est en voie de construction, un autre qui a été mis au rancart et un autre encore dont les promoteurs essaient d'obtenir un approvisionnement en gaz naturel. À l'époque, il était question de considérations semblables. Y en a-t-il assez pour trois? Encore une fois, il serait bien de voir les ports existants et éventuels fonctionnant à plein régime et accueillant des quantités nettement plus grandes qu'en ce moment. Il reste à voir si nous pouvons vraiment y arriver.

Certes, sur la côte Ouest, il y a le port de Prince Rupert qui grandit maintenant aux côtés de celui de Vancouver. On y propose une analyse de rentabilisation légèrement différente. Sur la côte Est, c'est plus difficile à faire valoir. Il n'y a que les marchandises qui transitent par le canal de Suez; nous ne pouvons pas vraiment concurrencer le chemin qui passe par Panama, de sorte que nous sommes désavantagés par rapport aux autres ports de la côte Est, par exemple ceux de New York et de Savannah.

Les risques ici sont plus élevés, et le seul autre souci que j'aurais, c'est que l'administration portuaire est entièrement privatisée. L'exploitant fonctionne d'après un modèle de

might create some complications. I know they have been very clear about the fact that they do not want to see any public money that provides an advantage to one port rather than another. It can create some complications, and whether the Port of Halifax has a governance model that allows it to be as flexible and responsive as a fully private sector operation, I feel could be an issue.

**Senator Mercer:** That leads to the question I asked the people at the Port of Halifax this morning for which they did not give an answer. I sort of expected they would not, but perhaps you might. Should we not have two or three port authorities in a province of less than a million people? Would it make more sense to have only one port authority that would cover the ports of Halifax, Sydney and Canso? My concern with Melford, and I will continue to ask this question, is, I am not interested in moving jobs from Halifax to the Strait of Canso. I am interested in creating new jobs in Nova Scotia, and whether it is in the Strait of Canso or in Halifax I suppose does not matter. I have a preference, but I am more anxious that more Nova Scotians are working.

**Mr. Chaundy:** There is already some competition at the Port of Halifax. Two terminals are operating and, again, each one wants business for its own terminal rather than the other. However, that has still allowed them to go on joint missions, as I understand it, with the Halifax Port Authority. Once they have made their pitch, it is up to each individual terminal operator to then vie for that business. We can see the same potential that maybe you have a Nova Scotia trade mission or a similar mission to try to attract business to Nova Scotia through its ports, and then it is up to the individual terminal operators to be able to market their own business.

Certainly, if we have three different container terminals, there is potential that some of that existing cargo could be diverted. Therefore, there is no net gain; it is just going from one port to another. That is certainly a risk. I am not enough of an expert on port authorities and how they operate to know whether having one combined authority would be more efficient and effective. We have seen some amalgamation on the West Coast in Vancouver. Again, I do not know enough about that situation to know whether they are in a much closer vicinity. I am really not in a position to provide as much expertise on that question as you would like, but it is certainly something that could be looked at. Whether it would be effective, I cannot answer at this point in time.

**Senator Mercer:** We talked about trying to attract business in Asia and on the Asian subcontinent. Do you feel we need more offices there in China, India, Pakistan or Vietnam, or wherever it might be, and where should they be if we do need them?

gouvernance différent, ce qui pourrait créer certaines complications. Je sais que les responsables ont affirmé la chose très clairement : ils ne souhaitent pas voir d'investissement public qui aurait pour effet d'avantager un port par rapport à un autre. Cela peut créer certaines complications, et l'idée que le port de Halifax ait un modèle de gouvernance qui lui permette d'être aussi souple qu'une entreprise qui appartient à part entière au secteur privé me paraît un problème éventuel.

**Le sénateur Mercer :** Cela m'amène à la question que j'ai posée aux responsables du port de Halifax ce matin et à laquelle ils n'ont pas répondu. Je m'y attendais un peu, mais vous pourriez peut-être y répondre, vous. Est-ce une bonne idée d'avoir deux ou trois administrations portuaires dans une province qui compte moins de 1 million d'habitants? Serait-il plus logique d'en avoir une seule qui s'occuperait des ports de Halifax, de Sydney et de Canso? Là où le projet de Melford me pose un problème, et je vais continuer à poser cette question, c'est que cela ne m'intéresse pas de déplacer des emplois de Halifax au détroit de Canso. Cela m'intéresse de créer des emplois en Nouvelle-Écosse, et que ce soit dans le détroit de Canso ou à Halifax, j'imagine que cela importe peu. J'ai une préférence, mais je tiens davantage à ce qu'un plus grand nombre de Néo-Écossais aient du travail.

**M. Chaundy :** Il y a déjà de la concurrence au port de Halifax. Deux terminaux y exercent leurs activités et, encore une fois, chacun veut pour lui les affaires qui se font. Tout de même, cela ne les a pas empêchés d'organiser des missions conjointes, si j'ai bien compris, auprès de l'administration portuaire de Halifax. Une fois qu'ils ont fait valoir leurs arguments, il revient à chacun des exploitants de terminal de se battre pour obtenir les contrats. Nous voyons là le même potentiel que dans le cas où il y aurait une mission commerciale de la Nouvelle-Écosse ou une mission semblable qui vise à attirer des affaires en Nouvelle-Écosse, dans les ports; par la suite, il appartient à chacun des exploitants de terminal de faire valoir les mérites de son entreprise.

Certes, si nous comptons trois terminaux à conteneurs différents, il est possible qu'une partie des marchandises existantes soit détournée de leur chemin. À ce moment-là, il n'y aurait pas de gain net; ça ne ferait que passer d'un port à un autre. Il y a un certain risque à cet égard. Je ne connais pas suffisamment les administrations portuaires et leur mode de fonctionnement pour savoir si une seule et unique administration combinée serait plus efficiente et plus efficace. Il y a eu une fusion sur la côte Ouest, à Vancouver. Encore une fois, je n'en sais pas assez sur cette situation pour vous dire s'ils sont beaucoup plus près l'un de l'autre là-bas. Je n'ai vraiment pas l'expertise nécessaire pour vous donner les renseignements que vous souhaitez avoir à ce sujet, mais c'est certainement une question qui pourrait être examinée. Quant à savoir si ce serait plus efficace, je ne saurais répondre à cette question aujourd'hui.

**Le sénateur Mercer :** Nous avons parlé de l'idée d'obtenir des contrats en Asie et sur le sous-continent asiatique. À votre avis, nous faut-il plus de bureaux en Chine, en Inde, au Pakistan ou au Vietnam, enfin je ne sais où, et, le cas échéant, où faudrait-il les implanter?



The second part of the question is one that I was asked last night and did not get an answer. What is the next step in the development of the Atlantic Gateway? What is next on the agenda and where should we go?

**Mr. Chaundy:** Yes, I believe those questions are connected. In terms of the current situation, to answer the second question first, the true key parameters would be to ensure that what the ports here can offer is a competitive business case in terms of transit times, costs and reliability and security. There may be some scope for improving some of those parameters.

When we did our study, people talked often about these ports having a marine transit time advantage compared to New York or other ports coming through the Suez Canal. However, it is not the marine transit time that is important, it is the total transit time to the port, through the port and then to the market. It is difficult for us to actually get some of that data to be able to analyze how competitive we are in this region compared to other ports. The Port of Halifax, I understand, has done some of their own work on that and identified that they have some strengths but also some challenges.

CN plays a big part of what happens with respect to the total costs of moving goods through this region; other players are involved. That is the first area we need to focus on. Where are there some competitive pressures? What do we need to work on to improve the competitiveness of this port relative to other ports? We need to market those advantages.

As you know, we have already seen some success with what both Canadian Tire and Canadian Retailer Shippers' Association are doing. The marketing has to be almost threefold. It is partly shippers and importers in Central Canada and the U.S. Midwest who need to be aware of what ports in this region can offer. However, it is also about being in touch with markets in Asia to ensure that people in that part of the world know they have different routes, that they can bring their goods into North America and then working with the shipping lines who are actually bringing the goods in.

There is scope for further work to ensure that we are aware of the trends that are developing with respect to global supply chains, the different sourcing among Asian countries and ensuring that we take advantage of those shifts and what they are looking for. That might require that we have more permanent Canadian staff working to help businesses. I know this region is going on a trade mission to India this next month. The Port of Halifax, as I am sure you have heard, has already developed a business relationship with their business there to help to buy them.

La deuxième partie de la question revient à une question qu'on m'a posée hier soir, à laquelle je n'ai pu obtenir de réponse. Quelle est la prochaine étape dans le projet de la porte d'entrée de l'Atlantique? Quel est le prochain point du programme d'action et où allons-nous?

**M. Chaundy :** Oui, je crois que ces questions sont liées. Pour ce qui est de la situation actuelle, pour répondre à la deuxième question en premier, disons que les véritables paramètres clés consistaient à s'assurer que les ports d'ici sont en mesure d'offrir une proposition concurrentielle en ce qui concerne les temps de parcours, les coûts, la fiabilité et la sécurité. Il est envisageable d'apporter des améliorations en rapport avec certains de ces paramètres.

Au moment de notre étude, les gens ont souvent parlé du fait que, par rapport au port de New York ou à d'autres ports où transitent des marchandises provenant du canal de Suez, nos ports présentent un avantage du point de vue du temps de parcours. Cependant, ce n'est pas le temps de parcours maritime qui importe, c'est le temps de parcours total, le temps qu'il faut mettre pour que la marchandise arrive au port, y transite, puis se dirige vers le marché. Il est difficile pour nous d'obtenir les données voulues à cet égard, afin de pouvoir analyser le degré de compétitivité de notre région par rapport aux autres ports. Les gens du port de Halifax, si j'ai bien compris, ont fait leur propre travail à ce sujet et ils ont relevé certains points forts, mais aussi certains défis à relever.

Le CN a une grande incidence sur le coût total du transport des marchandises dans notre région; d'autres joueurs exercent une influence aussi. C'est le premier domaine auquel nous devons nous attacher. Quelles sont les pressions liées à la concurrence? À quoi devons-nous œuvrer pour améliorer la compétitivité de ce port par rapport à celle des autres? Il nous faut faire connaître les mérites du port.

Comme vous le savez, nous avons déjà été témoins d'un certain succès si on songe à Canadian Tire et à la Canadian Retailer Shippers' Association. Du point de vue du marketing, le mandat est presque triple. D'une part, les armateurs et importateurs dont les marchandises sont destinées au centre du Canada et au midwest américain doivent savoir ce que les ports de notre région sont en mesure d'offrir. En même temps, il faut cultiver des liens avec les marchés en Asie pour s'assurer que les gens dans cette région-là du monde savent qu'ils ont le choix entre différentes routes commerciales, qu'ils peuvent acheminer leurs marchandises en Amérique du Nord, puis il faut travailler avec les lignes maritimes qui s'occupent à proprement parler du transport des marchandises.

Il faut approfondir le travail d'analyse pour nous assurer d'être au fait des tendances qui se manifestent en rapport avec les chaînes d'approvisionnement mondiales, les différentes sources d'approvisionnement dans les pays asiatiques, et nous assurer de tirer parti des mutations ainsi constatées et des perspectives esquissées. À cet égard, il faudra peut-être disposer d'un plus grand nombre de permanents canadiens qui viennent en aide aux entreprises. Je sais que notre région organise une mission commerciale à destination de l'Inde le mois prochain. Le port de



Therefore, further opportunities to have those permanent structures that can help direct traffic to this region would be helpful. It has to be a three-pronged attack in terms of driving further traffic through the region.

**Senator Mercer:** We talked about infrastructure and if the Melford terminal were to go ahead and the Port of Halifax were to gain a greater amount of business, we will have an interesting little roadblock or trains converging around Truro as they converge to go up through New Brunswick. The practical problem is the railroad between Truro and Sydney. The owner of the railbed is not the same as the owner of the railbed from Halifax to Amherst. It is owned by RailAmerica Inc. and, indeed, they have already created some interesting problems for the adjacent landowners. To your knowledge, is the infrastructure there that can support the traffic that would be generated at the Melford terminal? If it is not, then who is expected to pay for the upgrade? Obviously, RailAmerica Inc., which is a private firm, would need some heavy money to upgrade if it is needed. Again, this is probably a better question for the Melford group.

**Mr. Chaundy:** As you mentioned, I believe the Melford group is aware of that issue. They are aware that they have to connect through the short line to CN Rail, so I understand that they have been talking to both and seem fairly convinced that they have that worked out. Obviously, every time another party is introduced, they have different interests and different business relationships have to be negotiated, so it does make it more complex than just being able to operate with one railroad.

CN is a critical player here. We only have one mainland railroad that will take those goods to Central Canada and the U.S. Midwest. CN's alignment with the Atlantic Gateway is critical for this region, and that can be a strength. It is a well-respected, well-run rail line, but because it is the only provider, it also creates some risks if, in practice, their preferences and priorities are not fully aligned with this region's ideas of the container development.

**Senator Tkachuk:** You had talked earlier and the Halifax Port Authority had also talked earlier about the markets, the new Asian markets, and the traffic through the Suez Canal. What do they make that we buy?

**Mr. Chaundy:** There are many products. Again, one of the difficulties these days is to really identify where a particular good is being manufactured because, even in Asia, you will see goods potentially being manufactured in one country. There is much intra-Asia trade in that the goods may go to China for final assembly and then imported into this country. It is always hard to identify exactly which country is really producing any particular

Halifax, comme vous en avez entendu parler, j'en suis sûr, a déjà noué des relations d'affaires avec les entreprises là-bas. Il serait donc utile d'avoir en place les structures permanentes qui permettent d'orienter le trafic de marchandises vers notre région. Il faut que ce soit un plan d'attaque en trois volets qui permet d'accroître le trafic de marchandises qui passe par la région.

**Le sénateur Mercer :** Nous avons parlé d'infrastructure. Si le projet du terminal de Melford va de l'avant et que le port de Halifax attire un volume plus grand d'affaires, fait intéressant, il y aura un petit goulot d'étranglement autour de Truro, avec les camions ou les trains qui convergent pour traverser le Nouveau-Brunswick. Concrètement, le problème concerne le chemin de fer entre Truro et Sydney. Le propriétaire de ce chemin de fer n'est pas le propriétaire du chemin de fer qui se trouve entre Halifax et Amherst. Le propriétaire est RailAmerica Inc. et, de fait, il a déjà occasionné des problèmes intéressants aux propriétaires des terres avoisinantes. Selon vous, y a-t-il là l'infrastructure nécessaire pour soutenir le trafic qui serait suscité au terminal de Melford? Si ce n'est pas le cas, qui est censé financer la mise à niveau? Évidemment, RailAmerica Inc., entreprise du secteur privé, aurait besoin de beaucoup d'argent pour mettre le chemin de fer à niveau au besoin. Encore une fois, c'est probablement une question qu'il vaudrait mieux poser au groupe de Melford.

**M. Chaundy :** Comme vous, je crois que le groupe de Melford est au fait de cette question. Il sait qu'il devra se raccorder au CN par le chemin de fer secondaire; je crois savoir qu'il s'entretient avec les deux parties et serait assez convaincu d'avoir réglé le problème. Évidemment, chaque fois qu'une autre partie entre dans le jeu, elle y amène ses intérêts propres et suppose l'établissement de relations d'affaires différentes qu'il faut négocier, de sorte que cela devient plus complexe que si ce n'était que d'un chemin de fer.

Le CN joue ici un rôle capital. Nous avons seulement un chemin de fer continental apte à transporter les marchandises en question vers le centre du Canada et le midwest américain. La participation du CN à la porte d'entrée de l'Atlantique est capitale du point de vue de notre région; cette participation peut être un atout. Le CN est une société ferroviaire respectée qui mène bien ses affaires, mais comme c'est le seul fournisseur qui existe, cela crée en même temps certains risques, concrètement, dans la mesure où ses préférences et priorités ne concordent pas parfaitement avec les idées de notre région relativement à l'accroissement du trafic de conteneurs.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous en avez parlé plus tôt, les gens de l'administration portuaire de Halifax en ont parlé aussi : les marchés, les nouveaux marchés d'Asie, et les marchandises qui passent par le canal de Suez. Quels sont les produits que nous leur achetons?

**M. Chaundy :** Ces produits sont nombreux. Encore une fois, une des difficultés que nous éprouvons par les temps qui courent, c'est de déterminer vraiment l'endroit où une marchandise particulière est fabriquée : même en Asie, les marchandises ne sont pas nécessairement fabriquées dans un seul et unique pays. Il y a beaucoup de commerce intérieur en Asie, de sorte que l'assemblage final d'un produit peut se faire en Chine, puis être

product because many parts are made in different countries and then assembled elsewhere. However, we do see imports from Asia in terms of electronics, consumer electronics.

**Senator Tkachuk:** Is that with respect to India or China?

**Mr. Chaundy:** That is more with respect to China.

As I am aware, we do see textiles coming from India. I have looked at the data in the past, but I cannot recollect some of the top imports from India to Canada at this time. Textiles is one area where we have seen growth. There is also some metals and jewellery coming from there. China has been prominent in terms of manufactured goods. India's development has been much more geared around service exports, in terms of the business services. This is where we would see India as being a longer-term potential as it grows and develops a manufacturing sector. We might see further shifts to Malaysia or Thailand as costs grow and develop in China. As China develops, costs will be expected to rise and, therefore, we will see some — and we are already seeing some — businesses moving to Indonesia and other countries. So that is why, as we look at this, it is not a static world. Economies adjust and grow, so shifts occur within locations of where production is taking place. Some of those shifts should favour a Suez-East Coast routing in terms of where we can assume the potential might be. Again, that is why we would see India as being a longer-term play. We do not see quite the same manufacturing base there right now as we do with China.

**Senator Tkachuk:** Ports, though, can make money on goods going out as well as goods coming in. We seem to be concentrating mainly on goods coming in. The United States is 5 per cent of the population. They manufacture, even though we talk about China and everybody else, 25 per cent of the world's manufactured goods. Where do you see Canada's potential for exports outside of what we know now, which is sort of raw materials, but foodstuffs, manufactured food products? The world will start to buy what we actually make here and process. Have you been doing any studies on that? Are there opportunities that we are missing, or are there opportunities that the Canadian government and communities can promote? That is business the other way, which is important for our ports as well.

**Mr. Chaundy:** Indeed. Again, that is one of our concerns about developments at the port. That, if we see this region being marginalized in terms of its productivity, whether there is a risk that we might lose some existing services from the port that would be quite devastating for some existing business in the region that rely on the Port of Halifax for exports.

importé. Il est toujours difficile de savoir quel pays au juste fabrique un produit en particulier, car diverses pièces proviennent de divers pays, puis sont assemblées ailleurs. Je vous dirai quand même que nous voyons qu'il y a des importations d'Asie du côté de l'électronique, de l'électronique grand public.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce valable pour l'Inde ou la Chine?

**M. Chaundy :** C'est davantage la Chine.

Je sais qu'il y a des textiles qui nous proviennent de l'Inde. J'ai regardé les données dans le passé, mais je n'arrive pas à me rappeler certaines des principales importations de l'Inde au Canada. Le textile est un secteur où nous avons observé une croissance. Nous importons aussi de l'Inde des métaux et des bijoux. La Chine occupe une place prépondérante pour ce qui touche les biens manufacturés. L'essor de l'Inde concerne nettement plus les services exportés, les services aux entreprises. C'est de ce point de vue que l'Inde nous paraît avoir un potentiel à plus long terme, elle qui croîtra et donnera de l'expansion à son secteur manufacturier. Nous allons peut-être être témoins d'autres déplacements en faveur de la Malaisie ou de la Thaïlande, au fur et à mesure que les coûts augmentent en Chine. À mesure que la Chine se développera, les coûts devraient augmenter et, de ce fait, nous allons constater — c'est déjà le cas parfois — que des entreprises déménagent en Indonésie ou ailleurs. Voilà pourquoi le monde se présente ainsi; ce n'est pas un monde statique. Les économies s'adaptent et croissent, la production se déplace. Certaines des mutations en question favoriseraient le transport des marchandises sur la route Suez-côte Est où nous pouvons présumer qu'il y aura des affaires à faire. Encore une fois, c'est pourquoi nous considérons l'Inde comme un joueur à long terme. Nous n'y voyons pas pour l'instant une base manufacturière telle qu'elle existe en ce moment même en Chine.

**Le sénateur Tkachuk :** Les ports peuvent tirer des profits de l'exportation aussi bien que l'importation de marchandises. Nous semblons nous concentrer d'abord et avant tout sur les marchandises qui arrivent au pays. Les États-Unis comptent pour 5 p. 100 de la population. Nous avons beau parler de la Chine et de tous les autres, ce sont les États-Unis qui fabriquent 25 p. 100 des biens manufacturés dans le monde. Quel est le potentiel des exportations canadiennes en dehors de ce que nous voyons aujourd'hui, soit les matières premières... plutôt du côté des produits alimentaires, des produits alimentaires industriels? Le monde se mettra à acheter les aliments que nous préparons et traitons ici. Avez-vous réalisé des études à ce sujet? Y a-t-il des occasions que nous ne saisissons pas, ou encore des occasions que le gouvernement canadien et les collectivités peuvent faire valoir? Je parle du transport des marchandises dans l'autre direction, qui importe aussi du point de vue de nos ports.

**M. Chaundy :** Tout à fait. Encore une fois, c'est un des soucis que nous avons à propos de ce qui se fait au port. Si la région est marginalisée du point de vue de sa productivité, il y a le risque que nous perdions certains des services établis au port, ce qui pourrait être tout à fait dévastateur du point de vue de certaines entreprises dans la région, qui comptent sur le port de Halifax pour exporter.



For example, Bowater Inc., further down on the South Shore, exports through Halifax to new markets beyond the United States; now that is a key part for them. Therefore, as we look to diversify some of our existing trade beyond the U.S., having that access to Asian markets is one of the factors that we identified as a key benefit for this region. Yes, we are looking at seeing imports come into the region, but as we get more services, more markets being served, that creates opportunities for exporters to take advantage of that whether in Atlantic Canada or in Central Canada. The key point that we identified is whether we actually have the competitiveness to do that and whether we will be targeting those markets. Obviously, we do not have the same advantage on labour costs as China and India, so we cannot compete in the same way. The appreciation of the Canadian dollar over the last four or five years has really harmed, I believe, the competitor advantage of this region.

We are seeing a major downsizing and restructuring in our forest products industry. That is a significant use of the transportation system in this region, and it has implications for lower demand and, therefore, higher unit costs for using that. Therefore, when we consider our future, we are certainly still at considerable risk on our existing manufacturing sector. Typically, those are exports to the United States.

We just had the Moirs chocolate factory close here in Halifax. We have had the TrentonWorks Inc. manufacturer close in the last couple of years. Some of that is part of the global restructuring of these multinationals, some of them are relocating to Mexico, and we may see further adjustments on the downside as firms look at where their advantage is and perhaps relocate to other jurisdictions. There are many risks on our existing manufacturing base.

We do see other companies expanding. We have seen growth here in our aerospace sector; new investment and output at the Michelin Canada plants in Nova Scotia; growth on the business services side; new investments in terms of financial services, video gaming software; and growth in terms of some bioscience developments. There are quite a number of areas, aside from potential on the energy side, where we do see growth. However, on the manufacturing side, the potential is not quite as strong unless it is more in the high value-added developments. Again, as we move more into service exports, there are different demands on the transportation system. One may not need a container for certain products; one may need more air cargo if it is a high value or a time-sensitive product; one may need more air service to allow these businesses to have the relationship with their key clients. That is why we identified in this report that it is important to first understand

Par exemple, Bowater Inc., un peu plus bas le long de la rive Sud, fait passer par Halifax les marchandises qu'elle destine à de nouveaux marchés au-delà des États-Unis; c'est maintenant un élément clé pour l'entreprise. Nous devons donc chercher à diversifier nos échanges commerciaux en pensant à autre chose que les États-Unis. Dans le contexte, l'accès aux marchés asiatiques est un des facteurs que nous avons déterminés comme étant un élément clé pour notre région. Oui, nous souhaitons que des marchandises importées arrivent ici, mais, avec la croissance des services ici et la croissance des marchés desservis aussi, il y a des occasions à saisir pour les exportateurs, qu'ils se trouvent dans la région de l'Atlantique ou encore dans le centre du Canada. L'élément clé que nous avons relevé, c'est de savoir si nous avons vraiment la compétitivité nécessaire pour y arriver et si nous allons cibler les marchés en question. Évidemment, nous n'offrons pas les avantages que présentent la Chine et l'Inde quant aux coûts de la main-d'œuvre, si bien que nous n'allons pas concurrencer de la même façon. L'appréciation du dollar canadien depuis quatre ou cinq ans a vraiment nui, je crois, à l'avantage concurrentiel de notre région.

Nous observons une restructuration et une réduction majeures dans notre industrie des produits forestiers. C'est là une part importante de l'usage fait du réseau de transport dans la région, ce qui est susceptible de faire baisser la demande et, par conséquent, de faire augmenter les coûts unitaires à cet égard. En envisageant notre avenir, il nous faut donc savoir que notre secteur manufacturier demeure exposé à un risque important. Le plus souvent, ce sont des exportations destinées aux États-Unis dont il s'agit.

La chocolaterie Moirs vient de fermer ses portes ici à Halifax. Le fabricant TrentonWorks Inc. a mis fin à ses activités au cours des dernières années. Le phénomène est attribuable en partie à la restructuration mondiale des multinationales en question, dont certaines se réinstallent au Mexique, et nous allons peut-être être témoins d'autres « rajustements à la baisse » : les entreprises vont chercher à savoir où se trouve leur avantage et peut-être se réinstaller ailleurs. Le secteur manufacturier existant ici est exposé à de nombreux risques.

En même temps, nous voyons d'autres entreprises qui prennent de l'expansion. Il y a eu croissance dans le secteur de l'aérospatiale ici; du nouveau du côté des produits et des investissements dans les usines de Michelin Canada en Nouvelle-Écosse; une croissance des services aux entreprises; des investissements nouveaux dans les services financiers; dans les jeux vidéo; et une croissance de certains éléments des biosciences. Il y a bon nombre de secteurs, à part celui de l'énergie, où nous pouvons observer une certaine croissance. Tout de même, dans le secteur manufacturier, le potentiel n'est pas aussi intéressant si on excepte le cas des produits à forte valeur ajoutée. Encore une fois, tandis que les exportations de services seront privilégiées, les exigences pesant sur le réseau de transport ne seront pas les mêmes. Il faudra peut-être un conteneur pour certains produits; sinon, ce sera le transport aérien s'il s'agit d'un produit à forte valeur ou dont la livraison doit se faire très rapidement; il faudra peut-être un



how the economy is changing because that then affects the type of transportation services needed.

Therefore, I believe there are other opportunities for Canada to develop, but it could be significantly different from the type of resource-based manufacturing we have seen in this region in the past. We really have to focus more on the higher knowledge and higher skill areas because that is where we might still be able to retain some competitor advantage.

We have done some work with a fairly significant survey of foreign firms in Atlantic Canada asking them to assess the competitive business climate here compared to other jurisdictions. The analysis on that data and the trends we have seen on the exchange really indicate that we have some serious challenges on the manufacturing side. The transportation system here is not regarded as favourably as other jurisdictions in which those companies operate. Overall operating costs are only regarded as being, on average, the same. Therefore, for certain businesses we can make a business case, but in general on the manufacturing side, we have lost some of that competitive advantage. We are economists not entrepreneurs. Challenges exist, but, in response, we have seen new firms being developed and growing in the region.

**Senator Tkachuk:** We noticed in the West that durum wheat is skyrocketing in price, obviously, for pasta that is servicing probably outside of the North American market. I always say, "You know, Chinese people like pasta too, not just rice," and so do Asians. They also like malting barley. Again, Asians like beer, and that is good for us, but we also produce excellent cheeses. It seems to me that there is a real opportunity for food processing and food products that we could be exporting outside of Canada to other markets that we cannot because of the marketing boards, particularly in Eastern Canada. It is a closed market, and people do not want to bring our goods in and, of course, we do not take their goods in. Is that a problem, or is that an opportunity missed?

**Mr. Chaundy:** I do not have enough of an understanding about this region to be able to answer where we can go with the marketing boards and the product in that sector. We are exporting large amounts of raw materials, such as iron ore and now nickel, from this region. From Newfoundland and Labrador, we are actually shipping shellfish to China, but that is then being further processed there.

We have many small companies here involved with food processing. With the changes that we have seen on the exchange rate, concerns are on the labour supply, we are necessarily

accroissement du service aérien pour permettre aux entreprises de cultiver les liens avec leurs principaux clients. C'est pourquoi nous avons relevé dans le rapport qu'il importe de comprendre d'abord en quoi l'économie évolue, car, cela fait, on voit quelle sera l'incidence sur le genre de services de transport qu'il faudra.

Il me semble donc qu'il y a d'autres occasions que le Canada peut saisir, mais ce sera peut-être très différent de l'exploitation des produits manufacturés à partir des matières premières qui a marqué la situation dans notre région par le passé. Nous devons vraiment nous concentrer sur les secteurs à plus fort coefficient de connaissance et de compétence, car c'est là que nous allons peut-être réussir à garder quelque avantage concurrentiel.

Nous avons mené un sondage assez approfondi auprès des sociétés étrangères installées dans la région de l'Atlantique. Nous leur avons demandé d'évaluer le climat concurrentiel par rapport à d'autres endroits. Selon l'analyse des données et des tendances qui en découlent, nous voyons que nous avons vraiment des défis sérieux à relever du côté manufacturier. Notre réseau de transport n'a pas autant la cote que celui des autres endroits où les sociétés en question évoluent. Globalement, les coûts de fonctionnement sont seulement considérés comme étant, en moyenne, les mêmes. Nous pouvons donc faire valoir notre cause auprès de certaines entreprises, mais, de façon générale, dans le secteur manufacturier, nous avons perdu une partie de l'avantage concurrentiel qu'il y avait là. Nous sommes économistes, pas entrepreneurs. Il y a des défis à relever, mais, en réaction, nous avons vu des entreprises naître et grandir dans la région.

**Le sénateur Tkachuk :** Nous avons remarqué que le cours du blé dur monte en flèche dans l'Ouest, évidemment pour des pâtes qui sont vendues en dehors du marché de l'Amérique du Nord. Je dis toujours : vous savez, les Chinois apprécient les pâtes aussi, et pas juste le riz, tout comme les autres Asiatiques. De même, les Asiatiques apprécient l'orge brassicole. Encore une fois, les Asiatiques aiment bien la bière, et c'est bon pour nous, mais nous produisons aussi d'excellents fromages. Il me semble que nous avons une véritable occasion à saisir du côté de la transformation des aliments et de la fabrication de produits alimentaires, que nous pourrions exporter en dehors du Canada vers des marchés qui ne nous sont pas accessibles en raison des offices de commercialisation, particulièrement dans l'est du Canada. C'est un marché fermé, et les gens ne veulent pas laisser entrer nos marchandises et, bien entendu, nous ne laissons pas entrer les leurs. Est-ce un problème, ou est-ce une occasion ratée?

**M. Chaundy :** Je ne connais pas suffisamment la région pour vous dire ce que nous pouvons faire des offices de commercialisation et quels sont les produits que nous pouvons valoriser dans ce secteur. Nous exportons en grandes quantités des matières premières, par exemple du minerai de fer et, maintenant, du nickel. Terre-Neuve-et-Labrador exportent des mollusques et des crustacés en Chine, mais le produit subit une autre transformation là-bas.

Nous comptons de nombreuses petites entreprises dans le secteur de la transformation des aliments. Étant donné l'évolution du taux de change, on se préoccupe de l'offre de main-d'œuvre, là

competitive in that. We just fish and collect the shellfish, ship it to China, where they process it and perhaps send it back to North American markets. We do have some large existing operators, such as Clearwater Seafood Limited, and other operators who have shifted to a higher value-added product, such as High Liner Foods Inc. There are opportunities on the food processing side.

**Senator Tkachuk:** Of course, opportunities in frozen foods.

**Mr. Chaundy:** McCain Foods Limited has been doing very well, but they are also investing in China in terms of their own plants. We do have advantages here, but we really have to redefine a competitive advantage. That was the key conclusion around the complementary report on potential trade patterns. If we cannot compete on costs, we have to have some other advantage in which we can compete. We have to really define what that is.

Therefore, yes, there are certain opportunities on the food processing side, but we are also seeing a loss of similar existing capacity to China and other jurisdictions.

**Senator Cowan:** As Senator Mercer mentioned earlier, some of us listened to a very impressive presentation by Melford International Terminal Inc. the other night, and they are very confident that they are able to achieve more than a million TEUs over time and without the need for any public money at all. It was a very impressive presentation, but they were quite reluctant to comment on what effect that might have on Halifax. I wonder whether you can comment on that because Halifax clearly is struggling to maintain and, hopefully, increase its container traffic. Assuming that Melford were to go ahead and to achieve its goals, is there room in this marketplace for two container ports of roughly the same size? If not, what happens if we have two ports, neither of which reaches a critical minimum level of activity in order to be successful? Do we run the risk of having two ports that are struggling?

**Mr. Chaundy:** As I mentioned, it is hard to produce any reliable focus on the potential demand for containers coming through this region's ports. Essentially, we are not looking at being able to say, "Project China will grow at this percentage, consumer demand in the United States and North America will grow at this and, therefore, we can assume we will get a certain share." It does not work like that. We are really looking at re-alignments. The shippers will say, "Look, I need an East Coast option for security or diversity reasons." They can then reconfigure their shipping alignments and so, instead of getting incremental growth, we get a substantial growth. One of the issues is whether we go after incremental business where a ship comes into the ports, tops off a certain amount and then processes the largest load in New York or elsewhere; or whether we can actually get a shipper to make Halifax or Melford the

où nous ne sommes pas nécessairement concurrentiels. Nous nous contentons de pêcher, de prendre les mollusques et crustacés, de les envoyer en Chine, là où on les transforme et pour peut-être nous les renvoyer ici sur les marchés d'Amérique du Nord. Il y a ici de grandes entreprises, comme Clearwater Seafood Limited, et d'autres exploitants encore qui sont passés à un produit à forte valeur ajoutée, par exemple High Liner Foods Inc. Il y a des occasions à saisir du côté de la transformation des aliments.

**Le sénateur Tkachuk :** Bien sûr, des occasions du côté des aliments surgelés.

**M. Chaundy :** La société McCain Foods Limited se tire très bien d'affaire, mais elle investit également en Chine, dans ses propres usines. Nous avons des avantages à faire valoir, mais il nous faut vraiment redéfinir un avantage concurrentiel. C'était là la principale conclusion du rapport complémentaire sur les perspectives commerciales. Si nos coûts ne sont pas concurrentiels, nous devons offrir un autre avantage qui nous rendra concurrentiels. Or, nous devons vraiment définir de quoi il s'agit.

Or donc, oui, il y a bien certaines occasions à saisir du côté de la transformation des aliments, mais nous sommes témoins aussi d'une perte de la capacité semblable au profit de la Chine et d'autres endroits.

**Le sénateur Cowan :** Comme le sénateur Mercer l'a dit, certains parmi nous ont assisté à une présentation très impressionnante de la part de Melford International Terminal Inc. l'autre soir; ces gens-là sont convaincus de pouvoir atteindre le million d'EVP au fil du temps, sans avoir besoin du tout de fonds publics. La présentation a été très impressionnante, mais ils hésitaient beaucoup à parler de l'effet que cela pourrait avoir sur Halifax. Je me demande si vous pouvez nous en parler, car, et de toute évidence, le port de Halifax peine à se maintenir. Il saura, nous l'espérons, accroître son trafic de conteneurs. En présumant que Melford va de l'avant avec ses projets et atteint ses objectifs, le marché est-il assez grand pour deux ports à conteneurs d'à peu près la même taille? Si ce n'est pas le cas, qu'est-ce qui arrive si nous avons deux ports, dont ni l'un ni l'autre atteint la masse critique d'activité nécessaire pour avoir du succès? Courons-nous le risque d'avoir deux ports qui peinent à survivre?

**M. Chaundy :** Comme je l'ai dit, il est difficile de déterminer de manière fiable la demande éventuelle de conteneurs dans les ports de notre région. Essentiellement, il n'est pas question de pouvoir dire : « Le projet de la Chine aura telle croissance, la demande de la consommation aux États-Unis et en Amérique du Nord aura cette croissance-ci et, par conséquent, nous pouvons présumer que nous obtiendrons une certaine part de cela. » Ça ne fonctionne pas comme ça. Ce dont il est question, vraiment, c'est des réalignements. Les armateurs regarderont la situation et diront : « Écoutez, j'ai besoin de pouvoir passer par la côte Est pour des raisons de sécurité ou de diversité. » Ils peuvent alors reconfigurer leurs alignements et, plutôt que de profiter de la croissance excédentaire, nous profitons d'une croissance importante. C'est une des questions : faut-il chercher à obtenir les affaires excédentaires, soit le cas où un navire arrive dans un port,



place where they unload most of their containership and process a large amount. That could change the capacity and the existing capacity constraints in this region quite quickly. Therefore, if Melford were to go ahead, their marketing could have positive implications for the Port of Halifax because it helps increase the visibility of the region. If people see that and switch existing business from Halifax to Melford, it could have a negative competitive pressure for the Port of Halifax.

Starting with a green field site gives them certain advantages. The Port of Halifax obviously will not want to lose any business, so they will try to respond in any way they need to if they feel Melford provides a more competitive proposition.

I have been, as you all have been, quite impressed with what Melford is trying to do, but there are still risks in that. If we had seen strong growth over the last two or three years and over the next two or three years at the Port of Halifax, that would give me confidence if I was an entrepreneur investing in that; that, yes, this will definitely happen, and they have obviously done their own marketing studies and still feel confident that they can grow.

That the fact that we have not seen some of those shifts working in Halifax's favour over the last few years raises questions in my mind about whether this will play out as we would like to see it and whether we think it will continue to play. That is why I pointed to some of those short term risks in my remarks. When we look at the key drivers, one of the key drivers is congestion on the West Coast, capacity constraints on Panama to shift the larger ships, if we do not have some of those same pressures operating, then it will be harder to convince any shipper to relocate to Halifax or Melford.

New York, Savannah and Norfolk can expand for the expansion of the Panama Canal. When the bigger ships are coming through the Panama Canal, they can benefit from that traffic. That is where we are seeing most of the diversification from the West Coast. It is through the Panama Canal to those East Coast ports. We have not yet seen the major shifts through the Suez route, and that is really what Halifax and Melford will have to rely upon. Therefore, if that does not happen, then both ports will not be successful in that regard. However, there are these longer-term shifts that might still work in our favour. If we do see further congestion on the East Coast, I just do not feel we should build a business case on assuming that everyone else will be at capacity and, therefore, cargo has to come here. We have to ensure that we have a competitive business case, and, as I mentioned, there

débarque une certaine quantité de marchandises, puis s'en va se défaire de la plus grande part de sa cargaison à New York ou ailleurs; sinon, pouvons-nous faire en sorte que l'armateur envoie le navire à Halifax ou au terminal de Melford pour y débarquer la majeure partie des marchandises, de sorte que nous ayons droit à une grande quantité? Cela pourrait modifier la capacité et les contraintes existant à cet égard dans la région, de façon assez rapide. Si Melford allait donc de l'avant avec son projet, son marketing pourrait entraîner des effets positifs du point de vue du port de Halifax, car il ferait mieux connaître la région. Si les gens voient cela et déplacent leurs affaires de Halifax à Melford, c'est une pression négative découlant de la concurrence qui s'exercerait sur le port de Halifax.

Le fait d'aménager le projet sur un site nouveau donne aux gens de Melford certains avantages. Évidemment, le port de Halifax ne veut pas perdre de contrats, si bien qu'il fera tout ce qu'il faut si, à ses yeux, Melford propose un projet plus concurrentiel.

Comme vous tous, j'ai été très impressionné par le projet qu'envisage Melford, mais cela comporte encore des risques. Si nous avions observé une solide croissance depuis deux ou trois ans et qu'il en était de même au cours des deux ou trois prochaines années au port de Halifax, cela m'inspirerait confiance si j'étais un entrepreneur qui a la possibilité d'investir; je pourrais me dire : oui, ça va certainement se faire, et, visiblement, les gens de Melford ont réalisé leurs propres études de marché et sont toujours d'avis qu'il y aura bel et bien croissance.

Le fait que les mutations en question n'aient pas tourné en faveur de Halifax depuis quelques années m'amène à me demander si cela se déroulera comme prévu et si nous pouvons croire que ça continuera ainsi. C'est pourquoi j'ai fait allusion à certains des risques à court terme qui sont courus pendant ma déclaration préliminaire. Si nous regardons les facteurs clés en cause, l'un d'entre eux est la congestion sur la côte Ouest, les contraintes liées à la capacité dans le canal de Panama qui poussent à déplacer les grands navires sur d'autres routes... si certaines de ces pressions ne s'exercent pas, il sera relativement plus difficile de convaincre un armateur de se réaligner sur Halifax ou Melford.

Les ports de New York, de Savannah et de Norfolk peuvent prendre de l'expansion en réaction à l'expansion du canal de Panama. Quand les gros navires passent dans le canal de Panama, ces ports-là peuvent bénéficier du trafic. C'est par là que sont envoyés la plupart des navires qui ne prennent plus la route de la côte Ouest. Ils passent par le canal de Panama et se dirigent vers les ports en question sur la côte Est. Nous n'avons pas encore observé les grandes mutations prévues sur la route du canal de Suez, et c'est vraiment là-dessus que devront compter Halifax et Melford. De ce fait, si ça ne se concrétise pas, les deux ports ne feront pas d'affaires fructueuses à cet égard. Tout de même, il y a des mutations à long terme qui pourraient toujours tourner en notre faveur. Si la congestion s'accroît sur la côte Est, soit, mais je ne suis tout simplement pas d'avis qu'il faut fonder une analyse de rentabilisation sur l'idée que tous les autres fonctionneront à



have been some positive developments. We do see a business case with certain businesses, but we do not seem to be able to take that to the next level.

**Senator Dawson:** You used the expression “urgency,” urgency to act and urgency to invest during your presentation this morning. How would you define that urgency?

This morning, I asked the president of the Port about the notion of privatization or at least more private investment in ports versus government subsidies. In your report, you talked about “adequate funding mechanisms.” I have to admit that, despite significant improvements to the region’s road network in recent years and the ability of the provinces to participate in federal cost-shared programs, we had a bumpy road this morning, so I can imagine you would have some road investments to make. Are you are expecting the federal government to pay for the road structures? I am just wondering why the federal government should be looked upon as being the one that has to invest in what would not normally be their responsibility.

**Mr. Chaundy:** To deal with the urgency question, as we identified in the report, some of the key arguments for using a Suez-East Coast routing are congestion on the West Coast; shippers, therefore, looking to diversify; and the Panama Canal being at capacity and not able to accommodate either larger ships or significant increases in volume. Therefore, there is this business case for using a Suez routing to provide alternative options.

The urgency occurs in that there are plans, which are currently being implemented, to expand the Panama Canal by 2014, give or take a few years. Once that opens, it opens significantly more scope for further business coming through the Panama Canal and Halifax. Melford would probably not be able to be competitive in that market. Therefore, once the Panama Canal has expanded, it will increase the competitive pressures for Halifax or Melford to be able to attract some of that business because preferred routing to the West Coast and through the Panama Canal already exists. That is where the urgency comes in, I believe.

If we can establish Halifax or other ports in this region and grow during this time where the Panama Canal is constrained, that then puts us in a good position once the Panama Canal is open to retain that business. We need to be able to demonstrate and prove that we have competitive and viable ports that can provide the services that are needed. If we do not have that before then, then it could be harder to actually make the business case beyond that, given the investments we are currently seeing on the East Coast.

capacité et que, par conséquent, les marchandises devront passer par ici. Nous devons être sûrs de présenter une proposition concurrentielle et, comme je l’ai dit, il faut noter à cet égard certains faits nouveaux jugés positifs. Il y a bien des marchés légitimes pour certaines entreprises, mais nous ne semblons pas en mesure de relever la donne.

**Le sénateur Dawson :** Vous avez parlé d’un sentiment d’urgence, en parlant de l’urgence d’agir et de l’urgence d’investir pendant votre exposé ce matin. Comment définiriez-vous ce sentiment d’urgence?

Ce matin, j’ai demandé au président du port de nous parler de la notion de privatisation ou tout au moins de l’investissement privé dans les ports, par rapport aux subventions gouvernementales. Dans votre rapport, vous parlez de mécanismes de financement adéquats. Je dois l’admettre, même si les autorités ont apporté d’importantes améliorations au réseau routier de la région ces dernières années et que les provinces peuvent profiter de programmes à frais partagés avec le gouvernement fédéral, le chemin qui nous a menés ici ce matin s’est révélé cahoteux; je peux donc imaginer qu’il y aurait certains investissements à faire dans le réseau routier. Vous attendez-vous à ce que le gouvernement fédéral finance les structures routières? Je me demande simplement si le gouvernement fédéral serait celui qui serait appelé à investir dans un projet qui relèverait normalement de la responsabilité de la province?

**M. Chaundy :** Pour parler la question de l’urgence, comme nous l’avons signalé dans le rapport, parmi les arguments clés invoqués pour le choix de la route Suez-côte Est, il y a la congestion sur la côte Ouest; la volonté conséquente de diversifier chez les armateurs; et le fait que le canal de Panama fonctionne à capacité et qu’il ne puisse accueillir ni les très gros navires ni une augmentation considérable des volumes. Par conséquent, le choix de la route de Suez comme option est au cœur de cette proposition d’affaires légitime.

L’urgence provient du fait qu’il existe des projets, que l’on met actuellement en œuvre, qui visent à assurer l’expansion du canal de Panama d’ici 2014, à une ou deux années près. Une fois ce passage ouvert, la possibilité de l’accroissement des volumes passant par le canal de Panama et par Halifax devient nettement plus grande. Melford n’arriverait probablement pas à être concurrentiel sur ce marché-là. De ce fait, l’élargissement du canal de Panama se traduira par une augmentation des pressions liées à la concurrence sur Halifax ou Melford, qui devront s’efforcer d’attirer une part des affaires alignées sur la route de prédilection vers la côte Ouest et par le canal de Panama. C’est de là que provient le sentiment d’urgence, à mon avis.

Si nous pouvons bien établir Halifax ou d’autres ports dans la région et croître pendant que le canal de Panama est restreint, nous serons bien placés pour garder ces acquis une fois le canal de Panama ouvert. Nous devons être en mesure de démontrer que nous possédons des ports compétitifs et viables qui sont aptes à fournir les services requis. Si nous n’y arrivons pas avant ce temps-là, il pourrait être plus difficile de vraiment faire valoir notre proposition commerciale, au-delà de cela, étant donné les investissements qui sont actuellement faits sur la côte Est.

If we look at developments from India and other countries, there is a longer-term potential that is not dependent upon the Panama Canal. Again, we still would see that as a longer-term trade potential that has yet to be fully realized. That would not necessarily be affected by that, but that is why we see this sense of urgency. If we are not a big player in the short term, will that impede our ability to compete in the longer term with some of these other shifts?

On your question in regard to a federal government role, we are seeing substantial investment on the private sector, aside from the Melford development. We have seen Macquarie Infrastructure Partners acquire Halterm Limited's terminal; we have seen the Cerescorp Company terminal investing in new machines and equipment and trains there; therefore, we are seeing quite substantial private sector involvement and, as mentioned, do not see significant need for major infrastructure development on CN Rail or existing port infrastructure. We are not arguing that there needs to be significant federal funding on those sides. There may be a scope in terms of marketing. That is where we would see the key need at the moment. Perhaps there is a role there for federal government in terms of existing or future potential trade missions that might benefit that.

The argument we made in the report at the time was that — and, again, this is where we relied heavily on Dr. Brooks' expertise — many U.S. ports do rely on government funding in terms of the roadside developments, and public sector funding goes into those ports. Our understanding was that when we look at historical port funding, we do see government involvement in major ports and, therefore, Canada could be at a disadvantage if it does not support its ports where they need it to develop that competitive advantage.

In Prince Rupert, we have seen public and private sector money go into that port to help it develop. Now, we see increased private sector interest in developing ports. They see these as stable, long-term revenue generators; therefore, we may be seeing some shifts in terms of private sector interest in developing these. The key point we were making is that it is still a risky business, that when someone is looking to invest \$300 million and we can only guarantee maybe a ship or two to sign a three-year contract, that is quite a risk for the private sector to absorb. Therefore, whether we will see further growth on the private sector side or whether these risks are too much for the private sector to fully absorb, that is an important question. However, that was certainly the way we leaned at the time we did the report, that there is a potential role for government if that infrastructure is needed.

Si nous regardons ce qui se passe en Inde et dans d'autres pays, nous voyons qu'il y a un potentiel à long terme qui ne dépend pas du canal de Panama. Encore une fois, il faudrait y voir un potentiel commercial à long terme qui ne s'est pas encore pleinement concrétisé. Il n'y aurait pas nécessairement d'effet à cet égard, mais voilà pourquoi nous voyons qu'il y a ce sentiment d'urgence. Si nous ne jouons pas gros à court terme, est-ce que cela nous empêchera de concurrencer à long terme face à certaines des autres mutations dont il est question?

À la question que vous posez au sujet du rôle du gouvernement fédéral, je dirai que nous sommes témoins d'un investissement important de la part du secteur privé, outre le projet de Melford. Il y a Macquarie Infrastructure Partners qui s'est porté acquéreur du terminal de Halterm Limited; il y a le terminal de la Cerescorp Company qui investit dans du matériel et de l'équipement et des trains; nous voyons donc qu'il y a beaucoup d'activité de la part du secteur privé et, comme je l'ai dit, nous ne voyons pas de besoin important du côté des grandes infrastructures du CN ou de l'infrastructure portuaire existante. Nous ne faisons pas valoir que le gouvernement fédéral doit faire un investissement considérable à ce sujet. Il se peut qu'il ait à occuper du terrain du côté du marketing. C'est là le besoin principal en ce moment selon nous. Le gouvernement fédéral a peut-être aussi un rôle à jouer à l'occasion de missions commerciales établies ou à établir qui serait utile en ce sens.

L'argument que nous avons fait valoir dans le rapport à ce moment-là — et, encore une fois, nous nous en sommes remis énormément à l'expertise de Mme Brooks —, c'est qu'un grand nombre de ports américains comptent bel et bien sur le financement par l'État des projets en bordure des routes et le secteur public finance les ports en question. En faisant des recherches historiques sur le financement des ports, nous voyons que l'État participe bel et bien aux grands travaux portuaires et que, par conséquent, le Canada serait défavorisé s'il ne soutenait pas ses ports, lorsque ceux-ci en ont besoin, pour se donner l'avantage concurrentiel voulu.

Nous l'avons vu, à Prince Rupert, il y a des fonds publics et des fonds privés qui ont été investis pour que le port se développe. Maintenant, nous voyons que le secteur privé accroît son intérêt dans les ports en développement. Ils y voient des sources stables de revenu à long terme; par conséquent, nous allons peut-être être les témoins de certaines mutations concernant l'intérêt du secteur privé dans l'aménagement de tels projets. Le point principal que nous faisons valoir, c'est que ça demeure une entreprise risquée; quand quelqu'un cherche à investir 300 millions de dollars tandis que nous pouvons seulement garantir un navire ou deux dans un contrat de trois ans, c'est là tout un risque que doit absorber le secteur privé. Nous allons donc assister à une croissance des investissements provenant du secteur privé. Quant à savoir si ces risques sont trop lourds pour que le secteur privé puisse les absorber entièrement, c'est là tout une question importante. Tout de même, nous penchions certainement vers cette façon de voir la chose au moment de rédiger le rapport : le gouvernement peut être appelé à jouer un rôle si cette infrastructure se révèle nécessaire.



**Senator Zimmer:** In your report, you state that APEC's "objective is to promote the economic development of the Atlantic region of Canada . . . through analysing current and emerging economic trends and policies; by communicating the results of its analysis and consulting with a wide audience." Has your audience — one of them being Transport Canada — and has your association contributed to the consultation process to consider continuing their transportation system over the years? If so, what input did you provide, and how did they respond?

**Mr. Chaundy:** We have certainly had discussions with Transport Canada. When they initially did work on the gateway, we had a discussion about potentially doing research for them. This study here was funded through the Atlantic Canada Opportunities Agency. Again, we had a mutual interest at the time in doing work and analysis around this.

We have had further contact with Transport Canada as through their Atlantic Gateway Federal-Provincial Officials Committee. We have had discussions with them through that vehicle. We have also been approached recently with questions on whether we might potentially be involved in further work on conferences that they are organizing in terms of analysis on national transportation projections. We have had some involvement, but it has certainly not been a significant relationship. They have seen our report, and I believe they found it useful from that point of view. However, we have not had any further substantial engagement.

**Senator Zimmer:** From which countries can Canada learn the most about best practices in container transportation? How important is it that Canada forms part of an integrated North American container transportation system from the perspective of the rest of the world?

**Mr. Chaundy:** In terms of which countries or terminals might provide examples, again, I am not an expert on other countries to any extent. However, my understanding is that ports in Asia and even in Europe tend to be much more efficient and productive than they are in North America. Canadian ports are actually fairly well-positioned relative to some of the American ports. Therefore, looking to Asia and even Europe, we might find some lessons about current trends and practices that might help improve productivity and efficiency here in this region.

The second part of your question goes back to my earlier comment on the importance of the border. In our research on international trade in Atlantic Canada, companies have concerns or problems with the current way the border process is working in terms of providing certainty and type of services that they need. I understand that some exporters from this region actually use the border crossings in Ontario and Quebec because they have certain services with respect to the U.S. border.

**Le sénateur Zimmer :** Dans votre rapport, vous affirmez que le CEPA a pour objectif de promouvoir le développement économique de la région de l'Atlantique du Canada en analysant les politiques et tendances économiques établies et nouvelles; en communiquant les résultats de son analyse et en consultant un vaste auditoire. Votre auditoire — dont Transports Canada fait partie — et votre association ont-ils contribué au processus de consultation à propos du maintien du réseau de transport au fil des ans? Le cas échéant, quel a été votre apport et quelle a été la réaction de l'autre côté?

**M. Chaundy :** Nous avons certainement eu des discussions avec Transports Canada. Lorsque les gens de ce ministère ont commencé à travailler à la porte d'entrée, nous avons discuté de la possibilité de faire des recherches pour eux. L'étude dont il est question ici a été financée par l'entremise de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique. Encore une fois, le travail à ce sujet, y compris l'analyse, nous intéressait tous les deux à ce moment-là.

Nous avons aussi travaillé avec le Comité des représentants fédéraux-provinciaux sur la porte d'entrée de l'Atlantique de Transports Canada. Nous avons eu des discussions avec le ministère par le truchement de ce comité. De même, on nous a abordés récemment pour nous demander si cela nous intéressait de travailler à des conférences que les gens là-bas organisent concernant l'analyse des prévisions nationales en matière de transport. Nous avons pris part à ce projet, mais ça n'a certainement pas été quelque chose de considérable. Ils ont vu notre rapport, et je crois qu'ils l'ont jugé utile de ce point de vue. Cependant, cela n'a pas été beaucoup plus loin.

**Le sénateur Zimmer :** Quels sont les pays où le Canada pourrait en apprendre le plus sur les pratiques exemplaires dans le domaine du transport des conteneurs? Du point de vue du reste du monde, jusqu'à quel point est-il important que le Canada fasse partie d'un réseau intégré de transport de conteneurs nord-américain?

**M. Chaundy :** En ce qui concerne le fait de savoir quels pays ou terminaux donneraient de bons exemples, encore une fois, je ne suis pas du tout un expert sur les autres pays. Tout de même, je crois savoir qu'il y a en Asie et même en Europe des ports qui ont tendance à être beaucoup plus efficaces et productifs que nous le sommes en Amérique du Nord. Les ports canadiens, de fait, sont assez bien positionnés par rapport à certains des ports américains. Par conséquent, si nous tournons notre regard vers l'Asie et même l'Europe, nous allons peut-être en tirer quelques leçons sur les pratiques et les tendances susceptibles d'améliorer la productivité et l'efficacité ici même dans la région.

Votre deuxième question évoque l'observation que j'ai faite plus tôt à propos de l'importance de la frontière. Dans nos recherches sur le commerce international dans la région de l'Atlantique, nous avons constaté que les entreprises trouvent à redire à la façon dont les choses se font actuellement à la frontière, pour ce qui est de la certitude et des types de services fournis. Je crois savoir que certains exportateurs de notre région passent par les postes frontaliers de l'Ontario et du Québec parce que ceux-ci offrent certains services en ce qui concerne la frontière américaine.



There are concerns about changing U.S. security requirements, the cost of that on companies here and the ability to keep up to date with changing regulations, so the U.S. border is a concern. It can be used inadvertently to provide more protection for the U.S. economy. There are costs both on the Canadian and U.S. side. It would be a better if we could have more of a continental approach where we have the security taking place at the perimeter rather than necessarily having a further border and inspection controls. That has been discussed, and there are issues about sovereign rights and how that might develop and whether that would be feasible or even attractive to the United States.

We need to see a stronger engagement by Canada in ensuring that developing security practices and policies in the U.S. do not impede business between the two countries anymore than is necessary. Therefore, there is a role for Canada. Obviously, being a much smaller country, it does not have the same influence, but it is vitally important for this country and this region. The more steps that could be taken to help strengthen that relationship and manage the border and security issues would be an advantage to all North American companies.

**Senator Zimmer:** Last, in your opinion, are inland terminals important to the development of the Atlantic Gateway? If so, where should they be established and what role should they play?

**Mr. Chaundy:** Are you thinking more on the air cargo side or more as inland distribution centres?

**Senator Zimmer:** I am thinking of inland distribution.

**Mr. Chaundy:** I am not an expert on specific logistic services. We have seen development, and I believe you are speaking with Consolidated Fastfrate Inc. during your visit here; they can provide you with a perspective. We have seen development of distribution centres, for example, in and around Savannah, which has certainly helped that port to develop.

The issue here is that we do not have the large market in Atlantic Canada. Therefore, even if we have a distribution centre here, the market it is serving has to be geared toward other markets. I am not yet convinced that we can market that as an advantage here as they can in the United States where they are already close to those markets. The goods come into the port and then the distribution centres serve a wide variety of estates and large populations. Whether it works to have that co-located with ports here, given that the prime markets would have to be further afield, I am not yet sure that the economics would work that way. There are other people in the field who could give you that perspective and Consolidated Fastfrate Inc. would be one example.

On se préoccupe des changements touchant les exigences des États-Unis en matière de sécurité, du coût de ces exigences pour les entreprises ici et de la capacité de s'adapter à la réglementation changeante; la frontière américaine est donc une source de préoccupation. Par inadvertance, on peut s'en servir pour protéger davantage l'économie américaine. Il y a des coûts des deux côtés de la frontière à ce moment-là. Ce serait mieux si nous pouvions réclamer une approche davantage continentale où on s'organise pour assurer la sécurité au périmètre plutôt que de recourir forcément à de plus nombreux contrôles d'inspection et contrôles à la frontière. Cela a fait l'objet de discussions, qui ont fait ressortir des questions relevant de la souveraineté des États et la façon dont les choses pourraient se dessiner, et il s'agit même de savoir si ce serait viable ou même intéressant du point de vue des États-Unis.

Il faut que le Canada s'engage davantage dans le dossier et qu'il s'assure de mettre en place de concert avec les États-Unis des politiques et des pratiques de sécurité qui ne nuisent pas plus qu'il le faut aux affaires entre les deux pays. Par conséquent, le Canada a un rôle à jouer à cet égard. Évidemment, comme le pays est beaucoup plus petit, il n'a pas la même influence, mais c'est là un dossier qui revêt une importance capitale pour notre pays et notre région. Toute mesure permettant de resserrer ce lien et de gérer la frontière et les problèmes de sécurité se révélerait à l'avantage de toutes les entreprises d'Amérique du Nord.

**Le sénateur Zimmer :** Enfin, selon vous, les terminaux intérieurs sont-ils importants du point de vue du développement de la porte d'entrée de l'Atlantique? Si c'est le cas, où faudrait-il les établir et quelle fonction faudrait-il leur donner?

**M. Chaundy :** Pensez-vous au transport aérien ou aux centres de distribution intérieurs?

**Le sénateur Zimmer :** Je pense à la distribution intérieure.

**M. Chaundy :** Je ne suis pas expert en services de logistique particuliers. Nous avons été témoins d'une certaine évolution, et je crois que vous vous êtes entretenus avec les gens de Consolidated Fastfrate Inc. durant votre visite ici. Eux peuvent vous donner un point de vue là-dessus. Nous avons été témoins de l'aménagement de centres de distribution, par exemple, à Savannah et dans les alentours, ce qui a certainement aidé le port en question à se développer.

Ce qu'il faut savoir ici, c'est que nous n'avons pas le grand marché à exploiter dans la région de l'Atlantique. Par conséquent, même s'il y a ici un centre de distribution, le marché qu'il dessert doit être tourné vers d'autres marchés. Je ne suis pas encore convaincu que nous puissions en faire un élément de persuasion comme on le fait aux États-Unis, là où les ports sont déjà près des marchés. Les marchandises arrivent au port, puis les centres de distribution les redirigent vers divers États et de grandes populations. Il s'agit d'installer les centres de distribution au même endroit que les ports, mais étant donné que les marchés primaires se situent encore à une certaine distance, je ne suis pas sûr que ça fonctionnerait d'un point de vue économique. Il y a d'autres gens dans le domaine qui vous donneraient un point de vue là-dessus. Consolidated Fastfrate Inc. en serait un exemple.

Certainly, there are advantages. Instead of having goods come to the Port of Halifax, shipped by rail to Montreal or Toronto and then tracked back to this region, they can be transloaded. There is some efficiency to be gained in that way, but whether it would work and whether it would be an advantage from the Atlantic Gateway perspective, I am not yet sure about that.

**The Chair:** Thank you, Mr. Chaundy, for your presence here today. We do appreciate your helping us preparing our report.

**Mr. Chaundy:** Thank you.

**The Chair:** Senators, our next witnesses are officials from Melford International Terminal Incorporated. We are pleased to welcome Paul Martin, President of Melford International Terminal Incorporated; Bob Stevens, Chief Executive Officer; John Vickerman, Principal of TranSystems Corporation; and Richie Mann, Vice-President of Marketing. Welcome to our committee.

**Paul Martin, President, Melford International Terminal Inc.:** We appreciate your invitation to come in here and speak to you about our project and give you some of our views on Canadian transportation policy. With the permission of the committee, we would like to make a very short presentation, no more than 10 minutes. We would then like to turn our minds to the five or six questions that were raised in the agenda for the meeting and would be happy to answer any other questions that you might have.

The only cautionary note that I must make is that we have a large number of very complex business partnerships and relationships, some of which are governed by very strict non-disclosure and confidentiality agreements. Therefore, there may be some questions raised that we will be unable to answer in this public forum.

With me at my far right is Richie Mann, a former Minister of Transportation and Minister of Economic Development here in Nova Scotia, Melford's vice-president of marketing; John Vickerman is the founding principal of TranSystems Corporation in Norfolk, Virginia, widely considered to be the world's leading expert on containerized trade and port development; and my good friend and colleague, Bob Stevens, our chief executive officer. I am the president of Melford International Terminal.

**John Vickerman, Principal, TranSystems Corporation, Melford International Terminal Inc.:** My focus will be on the PowerPoint presentation, a copy of which will be delivered to all of you in that process. I am the lead consultant for Melford International Terminal, and I would like to give you a brief introduction of their efforts.

Melford International Terminal is a 100 per cent private-sector development company. They are not interested in contributions by public entities to the process. It is strictly a private-sector initiative.

Certes, cela présente des avantages. Plutôt que de voir une situation où les marchandises arrivent au port de Halifax puis sont envoyées par train à Montréal ou à Toronto, puis renvoyées dans notre région par train encore une fois, on peut simplement les transborder. On peut obtenir un certain gain en efficacité de cette façon-là, mais quant à savoir si ça fonctionnerait et si ça serait un avantage du point de vue de la porte d'entrée de l'Atlantique, je ne suis pas encore sûr.

**La présidente :** Merci, monsieur Chaundy, d'être venu comparaître aujourd'hui. Nous vous savons gré d'être venu nous aider à préparer notre rapport.

**M. Chaundy :** Merci.

**La présidente :** Sénateurs, nos prochains témoins sont les responsables de Melford International Terminal Incorporated. Nous sommes heureux d'accueillir Paul Martin, président de Melford International Terminal Incorporated; Bob Stevens, président-directeur général; John Vickerman, directeur de TranSystems Corporation; et Richie Mann, vice-président, Marketing. Bienvenue aux délibérations de notre comité.

**Paul Martin, président, Melford International Terminal Inc. :** Nous apprécions le fait d'être invités à venir parler ici de notre projet et vous donner notre point de vue sur la politique canadienne des transports. Avec la permission du comité, nous allons nous en tenir à un très bref exposé, pas plus de dix minutes. Ensuite, nous aimerions tourner notre regard vers les cinq ou six questions qui sont soulevées dans l'ordre du jour. De même, nous serons heureux de répondre à toute question que vous voudrez nous poser.

La seule mise en garde que je ferais, c'est que nous cultivons un grand nombre de relations et de partenariats d'affaires complexes, dont certains sont régis par de très strictes ententes de non-divulgaration et de confidentialité. Il se peut donc que nous ne soyons pas en mesure de répondre, sur cette tribune publique, à certaines des questions soulevées.

Au bout à ma droite, vous voyez Richie Mann, ex-ministre des Transports et ministre du Développement économique ici même en Nouvelle-Écosse, vice-président Marketing de Melford; John Vickerman est le directeur fondateur de la société TranSystems de Norfolk, en Virginie, et il est généralement considéré comme l'expert mondial par excellence du commerce conteneurisé et du développement des ports; et il y a mon bon ami et collègue, Bob Stevens, notre président-directeur général. Je suis moi-même président de Melford International Terminal.

**John Vickerman, directeur, TranSystems Corporation, Melford International Terminal Inc. :** Je vais me concentrer sur la présentation PowerPoint, dont chacun d'entre vous va recevoir copie. Je suis le consultant principal de Melford International Terminal. J'aimerais vous initier brièvement aux efforts de ses responsables.

Melford International Terminal est une société de développement appartenant entièrement à des intérêts privés. La contribution d'entités publiques à la démarche ne l'intéresse pas. Son projet relève strictement du secteur privé.



They are developing an advanced logistics center on the Strait of Canso in Nova Scotia. It is comprised of 315 acres of advanced agile port. It also has a state-of-the-art intermodal terminal associated with it and a 1,500 acre on-dock logistics and distribution centre park. Its emphasis is on efficient, secure and environmentally sustainable development.

There is an array of current partners. Many of these companies are leaders in their respective industries. Obviously, the Canadian National Railroad and RailAmerica are significant partners, and are involved in a multiplicity of operations occurring in the development of this project. Other partners include the largest terminal operator in North America, SSA Marine; CenterPoint Properties, the largest logistic park developer in the United States, known for its Joliet Arsenal project — that is where Wal-Mart just opened its 75 acre under-roof distribution centre; SAIC Canada for security, a recent investor in Cyrus Capital Partners out of London, is a significant investor in this project; and we are very proud to have the Millbrook First Nation actually contribute money and be a significant partner as well as a consultant in this process.

The value proposition for Melford involves a green field site, which has the unique ability to integrate present and future technologies right where they should be. It has a unique geography in that it is the closest North American mainland deepwater port to Europe and the Suez; and has a seven-hour saving in sailing time over that of Halifax, seven hours in, seven hours out.

It is competitive in that we believe we can achieve the lowest cost operating environment in North America by only putting the most capable technology in the right place at the right time and in the right amount.

With respect to our throughput efficiencies, we are using the latest technologies, modern work rules to apply to that and have excellent support from the unions.

We are using advanced technologies for security. We believe we can have on-site U.S. and Canadian customs participation. Ultimately, we will have the latest technology at the port with the opportunity of releasing that security at the border, allowing border crossings at speed.

The project will include an on-dock logistic park, which will add value, provide deconsolidation and consolidation of needed back-haul cargoes and the opportunity to provide a foreign trade zone in that regard.

The key to North American productivity in container ports, in my opinion, is the opportunity to optimize the intermodal transfer from vessel to rail. There are 90 deepwater ports in North America. I have had the privilege of developing 65 of those 90 ports for their container markets.

Les responsables de Melford sont à mettre au point un centre de logistique avancé dans le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse. C'est un port agile avancé sur 315 acres. Il compte un terminal intermodal dernier cri et un parc logistique et de distribution de 1 500 acres installé à quai. On y met l'accent sur un développement efficient, sécuritaire et écologiquement viable.

Le projet regroupe plusieurs partenaires. Bon nombre des entreprises en question sont les chefs de file de leurs industries respectives. Évidemment, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et RailAmerica y tiennent une place importante; ils mettent la main à toute une série d'opérations qui touchent le développement de ce projet. Parmi les autres partenaires, citons le plus grand exploitant de terminal en Amérique du Nord, SSA Marine; CenterPoint Properties, la plus grande entreprise d'aménagement de parcs logistiques, connue pour son projet Joliet Arsenal — c'est là que Wal-Mart vient d'ouvrir son centre de distribution couvert de 75 acres; SAIC Canada, pour la sécurité; Cyrus Capital Partners, de Londres, investisseur récent dont l'apport est considérable; de même que, et nous en sommes très fiers, la Première nation de Millbrook, qui a versé une part en argent et tient lieu de partenaire important et de consultant dans le cadre du projet.

La proposition de Melford comporte l'aménagement du projet sur un site nouveau, qui a ceci d'unique qu'il est à même d'intégrer les technologies établies et futures là où il faudrait qu'elles soient intégrées. C'est un secteur géographique unique dans le sens où il s'agit du port en eaux profondes nord-américain le plus proche qui soit de l'Europe et de Suez; du point de vue du navire, c'est une économie de sept heures par rapport à Halifax — sept heures pour y aller, sept heures pour s'en retourner.

C'est un projet concurrentiel dans le sens où nous croyons pouvoir arriver au plus faible coût de fonctionnement qui soit en Amérique du Nord en optant seulement pour la technologie la plus performante installée au bon endroit, au bon moment, et dans les bonnes quantités pour ainsi dire.

Quant au degré d'efficacité de la production, nous recourons aux procédés techniques les plus récents et appliquons les règles modernes du travail. Nous bénéficions d'un excellent soutien de la part des syndicats.

Nous recourons à des procédés techniques avancés pour assurer la sécurité. Nous croyons pouvoir obtenir la participation des douanes américaine et canadienne sur place. À la fin, nous utiliserons la technologie la plus récente au port en ayant la possibilité de décharger les garanties à la frontière, si bien que les marchandises pourront passer la frontière rapidement.

Le projet comporte l'aménagement d'un parc logistique à quai, ce qui ajoutera de la valeur, et le groupement et dégroupement des cargaisons de retour, sans oublier la possibilité d'établir à cet égard une zone franche.

À mon avis, la clé de la productivité dans les ports à conteneurs d'Amérique du Nord, c'est l'optimisation du transfert intermodal entre le navire et le train. L'Amérique du Nord compte 90 ports en eaux profondes. J'ai eu le privilège de veiller sur l'aménagement de 65 des 90 ports en question en fonction du traitement de conteneurs.



This project not only offers an access opportunity to a transshipment center for the Great Lakes — and, in fact, the lock at the causeway on the Strait of Canso is the same size as the St. Lawrence lock system — but also offers opportunity for coastal access to Eastern Seaboard areas.

I will share with you what we believe is the evolving container industry and set a context that drives this project. If we look at the key drivers worldwide — the graph you see is looking at world container trade, world trade growth and world GDP, and we have rebased that back to 100 in the year 1980, giving you a true reflection of the trade growth — container trade, as you can see, is growing at 9.1 per cent compounded annually, world trade at 7.4 per cent, and world GDP at 3.5 per cent. The world container traffic is growing at more than three times GDP growth.

Although this next slide is complex, on the left hand side is the compound annual growth rates. The very top curve is China. We anticipate a decline in the peaking of China's growth rate, which we believe occurred in about 2006. I want you to note the world growth rate in red and the U.S. growth rate in blue are fractions of China, India and Asia, minus Japan. This growth, over a long period of time, will be sustained. It is not changing.

Thus, we can see a significant increase in containers in the world today. We are at 96 million TEU containers today. By the year 2024, there will be more than 243 million boxes in the world and the need for logistics to handle that volume.

With respect to the global growth of containers in the world, North American is not growing as fast, nor do we have the significant numbers of the rest of the world. However, even though that may be the case, in the past five years, container growth in North America has increased 6.85 per cent compounded annually to a tune of about 48 million TEUs in 2005. By 2015, this volume will soar to more than 72 million.

To give you a feel for how desperate the industry feels about this lack of capacity in the world, last month the senior vice-president for CMA CGM indicated that for the East Coast of North America, by 2010 the existing capacity will have a shortfall of 4.1 million boxes. Nearly 1,000 acres of new land is needed. His conclusion, the only conclusion: build more terminals.

Le projet dont il est question permet non seulement d'envisager un centre de transbordement des marchandises destinées aux Grands Lacs — de fait, l'écluse du détroit de Canso a la même taille que l'écluse de la voie maritime du Saint-Laurent —, mais aussi le transport de marchandises par la côte jusqu'à des destinations du littoral Est.

Je vous ferai part de l'idée que nous nous faisons de l'évolution de l'industrie du transport par conteneurs et je broserai le contexte qui est à l'origine de notre projet. Si vous vous penchez sur les facteurs clés qui s'appliquent dans le monde — le graphique que vous avez devant les yeux illustre le commerce mondial reposant sur le transport par conteneurs, la croissance du commerce mondial et le PIB mondial. Nous sommes remontés jusqu'à l'année 1980 pour établir « 100 » comme référence, pour que vous ayez une idée juste de la croissance du commerce. Le commerce des marchandises transportées par conteneurs, comme on peut le voir, connaît une croissance chiffrée à un taux annuel composé de 9,1 p. 100, le commerce mondial, de 7,4 p. 100, et le PIB mondial, de 3,5 p. 100. Le trafic mondial des conteneurs connaît une croissance qui est trois fois supérieure à celle du PIB.

La diapositive suivante présente une réalité complexe, mais regardons : du côté gauche, il y a les taux de croissance annuels composés. La courbe qui est tout à fait en haut est celle de la Chine. Nous prévoyons un déclin du taux de croissance de la Chine; de fait, nous croyons que cela s'est produit en 2006 environ. Je veux attirer votre attention sur le fait que le taux de croissance mondial, qui figure en rouge, et le taux de croissance des États-Unis, qui est dépeint en bleu, représentent des fractions des taux de croissance de la Chine, de l'Inde et de l'Asie, moins le Japon. Sur une longue période, c'est une croissance qui se maintiendra. Cette réalité ne change pas.

Par conséquent, nous prévoyons une augmentation considérable du trafic des conteneurs par rapport à ce qu'il y a aujourd'hui. Nous en sommes à 96 millions d'EVP aujourd'hui. D'ici 2024, il y aura plus de 243 millions de conteneurs qui circuleront de par le monde, d'où la nécessité de s'organiser pour pouvoir traiter un tel volume.

Pour ce qui est de la croissance mondiale des conteneurs, en Amérique du Nord, nous ne connaissons pas une croissance rapide. De même, nous ne traitons pas les volumes considérables qui sont traités ailleurs dans le monde. Cependant, quoi qu'il en soit, depuis cinq ans, le taux de croissance annuel composé du trafic de conteneurs en Amérique du Nord s'est élevé à 6,85 p. 100, ce qui a donné environ 48 millions d'EVP en 2005. D'ici 2015, ce volume montera en flèche pour atteindre plus de 72 millions d'EVP.

Pour vous donner une idée du désespoir qui est ressenti au sein de l'industrie à propos de ce manque de capacité dans le monde, le mois dernier, le vice-président principal de CMA CGM a signalé que, d'ici 2010, il y aura un manque à gagner de 4,1 millions de conteneurs dans le cas de la côte Est de l'Amérique du Nord. Il faut à cet égard près de 1 000 acres de terrain nouveau. Sa conclusion, la seule conclusion possible : construire d'autres terminaux.

Another study was done by Modern Terminals Limited, one of the most prominent terminal operators in the world. If they look at the U.S. port and terminal system to the year 2010, the North Atlantic with respect to demand versus capacity falls short no matter where we are in North America.

Melford International Terminal has done extensive market analysis. Our conclusions on capacity are more conservative and less aggressive, but still offer concerns. The blue line on the graph is the forecasted demand for North Atlantic ports, from the Virginia Port Authority. The big red line is the capacity of that port system by all announced port authorities. You will see that it crosses at about years 2013 and 2014. Typically, we would want to start development five years in advance of that crossover point. That would lead us to starting today in the North Atlantic.

It was my pleasure to be a member of the design group and the consulting team for the *Atlantic Gateway Business Case* analysis under InterVISTAS Consulting Inc. Before you, you have three independent forecast curves superimposed. They are the Drewry Shipping Consultants out of London, CPCS Transcom Limited and our collective agreement between InterVISTAS and TranSystems, called the Atlantic Gateway forecast.

The curves in years 2015 to 2020 show that between 2 million and 3 million boxes will be available in the Eastern gateway. This is an independent verification by three independent econometrically-driven forecasted models.

You have just seen available incremental volume. However, there is no divine right to this cargo. There is no promise that the cargo will move through any gateway. Market forces and competitive realities will dictate a value proposition based on three important factors: reliable, dependable service 24 hours a day, 365 days a year, guaranteed delivery of the product; time-in-transit speed; and finally, and perhaps above all, the lowest competitive freight rate. The consumer of freight product today does not care which gateway the product comes through. They rely on the perception of quality and availability of product and price.

It is recognized in the Atlantic Gateway analysis that the private sector must lead this process. They are the most experienced in risk aversion and funds deployment in order to achieve those risks.

The role of federal government, as we see it, would be to create an unconstrained environment to optimize the transportation system. We believe that a national transportation policy must be focused on the emerging Canadian intermodal land bridge, from

Il y a une autre étude qui est le fait de Modern Terminals Limited, un des grands exploitants de terminaux dans le monde. Ses analystes ont examiné le système de ports et de terminaux en prenant pour référence 2010 et ont conclu que, pour la région de l'Atlantique Nord, en calculant la demande par rapport à la capacité, il y a un manque à gagner où qu'on se trouve en Amérique du Nord.

Melford International Terminal a procédé à une analyse approfondie du marché. Nos conclusions à propos de la capacité reposent sur une approche plus prudente, mais elles font encore ressortir certaines préoccupations. Dans le graphique, la ligne bleue correspond à la demande prévue dans les ports de l'Atlantique Nord. La donnée provient de la Virginia Port Authority. La grosse ligne rouge représente la capacité du système portuaire en question selon toutes les administrations portuaires. On voit que les lignes se croisent en 2013 ou 2014. D'ordinaire, il est préférable de commencer le travail d'aménagement cinq ans avant un tel croisement. Cela voudrait dire qu'il nous faudrait commencer dès aujourd'hui dans l'Atlantique Nord.

J'ai eu le plaisir de faire partie du groupe de conception et de l'équipe de consultation chargés de l'*Analyse de rentabilisation de la porte d'entrée de l'Atlantique* sous la férule d'InterVISTAS Consulting Inc. Vous voyez en ce moment trois courbes surimposées qui illustrent des prévisions indépendantes. Ce sont celles de Drewry Shipping Consultants, de Londres, de CPCS Transcom Limited et la prévision à proprement parler de la porte d'entrée de l'Atlantique, fruit d'une entente collective conclue entre InterVISTAS et TranSystems.

Les courbes se rapportant aux années 2015 à 2020 font voir qu'il y aura entre 2 et 3 millions de conteneurs disponibles dans la porte d'entrée de l'Est. C'est le résultat d'une vérification indépendante fondée sur trois modèles de prévisions économétriques indépendants.

Vous venez de voir qu'il y a un volume excédentaire dont on peut profiter. Toutefois, ce sont des marchandises sur lesquelles personne n'exerce de droit divin. Il n'est nullement promis que les cargaisons en question passeront par quelque porte d'entrée que ce soit. Les forces du marché et les réalités de la concurrence serviront à déterminer une proposition fondée sur trois facteurs importants : la fiabilité, soit un service fiable 24 heures par jour, 365 jours par année, une livraison garantie du produit; la rapidité du transport; et, enfin, et c'est peut-être ce qui importe avant tout, le taux de transport le plus bas et le plus concurrentiel. De nos jours, le consommateur ne se soucie pas de savoir par quelle porte d'entrée le produit est arrivé. Il se fie plutôt à la perception qu'il a du prix ainsi que de la qualité et de la disponibilité du produit.

L'analyse faite du projet de la porte d'entrée de l'Atlantique reconnaît que le secteur privé doit mener le bal. C'est lui qui possède le plus d'expérience en déploiement des fonds et en aversion au risque, éléments nécessaires pour réaliser le projet.

Le rôle du gouvernement fédéral, tel que nous le voyons, consisterait à créer un environnement sans contraintes qui permettrait d'optimiser le réseau de transport. Nous croyons qu'une politique nationale des transports doit s'articuler autour



Prince Rupert in the West to Melford in the East, down to New Orleans at the three crown points of the Canadian National Rail System. It must be focused on increases in the inland ports, inland capability and coastal marine transport efficiencies. It must be the catalyst for private-public — and here I am using private first, public second — stakeholder meaningful cooperation.

The role of the federal government can be greatly propelled through Canada's Pacific, Central and Atlantic gateways to provide a unique springboard platform to achieve these objectives. Canada is, in fact, a world leader in this regard. I sit on the U.S. Secretary of Transportation's freight advisory board, one of 18 members, and I am a U.S. citizen. I believe Canada has the advantage today. I believe that advantage is with the gateways and the unique synergies that those gateways provide to Canada: the only cross-continental railroad in existence in North America, the only scheduled railroad in North America and the only connection and closest ports to Asia and Europe with Prince Rupert and with Melford to Europe and the Suez.

I now will answer the questions that you asked specifically and hope it gives us a framework for your response. Your first question is, "Is the federal government creating and enabling market environment for intermodal freight growth and the competitiveness of the Canadian freight transportation system?" Yes, through the gateway initiatives, but much more has to be done. These initiatives can create an opportunity for true systemic transportation growth. This does not occur in the U.S. You have the unique opportunity in North America to be the leaders in that regard.

Your second question, "Is government-industry communication on issues related to the intermodal transportation system adequate?" No, however, again, the gateway initiatives provide an opportunity to increase the coordination among the stakeholders, and we are not talking about mild coordination. We are talking about proactive, robust, full-depth, supply-chain-driven logistics coordination.

Your third question related to security, "Has the federal government struck the right balance between the transportation security and efficiency issues?" Intermodal productivity and intermodal security are two sides of the same coin. To achieve optimal transport performance, NAFTA block security procedures must be harmonized. We must use the latest radiological portal monitors. We have to use the latest VAC x-ray systems. We need to mimic Hong Kong in their 100 per cent multiple scanning using both systems. If we do that, in fact, Canada and its land bridge can become leaders in the world in that process.

d'un nouveau pont terrestre intermodal allant de Prince Rupert, dans l'Ouest, à Melford, dans l'Est, et jusqu'en Nouvelle-Orléans, aux trois points du réseau du CN. Elle doit s'articuler autour d'une augmentation du volume traité dans les ports intérieurs, d'un accroissement de la capacité dans l'intérieur aussi et de gains en efficacité du côté du transport maritime côtier. Elle doit stimuler la coopération entre les intervenants privé-public — et remarquez que j'emploie privé en premier et public en second.

Le gouvernement fédéral peut se donner une fonction extraordinaire et servir de tremplin aux portes d'entrée du Pacifique, du Centre et de l'Atlantique au Canada, pour que chacune atteigne ses objectifs. De fait, le Canada est un chef de file mondial à cet égard. Je siège au conseil consultatif du fret du secrétariat américain des transports, nous sommes 18 en tout, et je suis citoyen américain. Je crois que c'est le Canada qui a l'avantage aujourd'hui. Je crois que l'avantage se situe du côté des portes d'entrée et des synergies uniques que les portes d'entrée procurent au Canada : le seul chemin de fer intercontinental en Amérique du Nord, le seul chemin de fer à horaires fixes en Amérique du Nord et le seul raccord avec les ports les plus proches de l'Asie et de l'Europe dans le cas de Prince Rupert et avec Melford jusqu'en Europe et par Suez.

Je vais maintenant répondre aux questions particulières que vous avez posées en espérant que cela permettra, de notre point de vue, de situer votre réaction dans un cadre. Votre première question était la suivante : le gouvernement fédéral est-il en train de créer un contexte où les forces du marché déterminent la croissance du transport intermodal des marchandises et la compétitivité du réseau canadien de transport des marchandises? Oui, grâce aux projets de porte d'entrée, mais il y a encore beaucoup à faire. Les projets en question peuvent ouvrir la voie à une véritable croissance systémique des transports. Cela ne se produit pas aux États-Unis. Vous avez l'occasion unique, en Amérique du Nord, d'être les chefs de file à cet égard.

Votre deuxième question était la suivante : la communication entre le gouvernement et l'industrie à propos de questions touchant le réseau de transport intermodal est-elle adéquate? Non, mais, encore une fois, les projets de porte d'entrée sont l'occasion d'accroître la coordination entre les intervenants, et nous ne parlons pas ici de faible coordination. Nous parlons d'une coordination proactive, solide, approfondie d'éléments de logistique fondés sur la chaîne d'approvisionnement.

Votre troisième question portait sur la sécurité : le gouvernement fédéral a-t-il atteint le juste équilibre entre l'efficacité et la sécurité dans les transports? La productivité et la sécurité du transport intermodal sont les deux côtés d'une même médaille. Pour en arriver à un rendement optimal dans les transports, il faut aligner les procédures de sécurité du bloc de l'ALÉNA. Il nous faut utiliser les tout derniers moniteurs-portiques radiologiques. Il nous faut utiliser les tout derniers systèmes de rayons-X VCA. Il nous faut copier Hong Kong et balayer l'intégralité des conteneurs à l'aide des deux systèmes. Si nous faisons cela, de fait, le Canada et son port terrestre deviendront des chefs de file mondiaux à cet égard.



Your next question is in regard to supply chain transparency, and it asked, "Is information technology used enough in Canada's intermodal transportation system? If not, where should more information technology be used to increase Canada's competitiveness for international freight flows?" No, it is not. A seamless, transparent, in-transit visibility for freight flows is essential and does not exist today. The technology for in-transit visibility is achievable and is off the shelf and commercially available. Is it fully deployed in the logistics freight market? No, it is not. Are coordination and communication among freight stakeholders available in using this technology? No, they are not. Are they available and could they? Yes, they are, and they could.

Your final question related to the environmental considerations and it asks, "Do the current environmental regulations strike the right balance between controlling the environmental impact of intermodal freight transportation and allowing for growth in the traffic using the system?" Our experience in the last two years of intensive work on the Melford International Terminal project is that, to date, we are very positive. We have had a very positive experience in this regard and, in fact, we feel and are linked with our environmental partners.

However, future transportation projects, and let me emphasize this, must not only be environmentally sustainable but also economically sustainable. We believe that there is a win-win in both sides of that equation and is achievable today.

We appreciate your kind attention to our remarks, and we are available for answers to your questions.

**The Chair:** Thank you very much for your presentation, and, of course, we are quite interested.

On January 27, there was an article in *The Chronicle Herald* about Mr. Hardenbergh of Freeport, Maine. He is the editor of the weekly transportation newsletter, *Atlantic Northeast Rails & Ports*. The article says of Mr. Hardenbergh, "industry consultants have not convinced him that Atlantic Canada and Maine need more container capacity." How do you react to that statement?

**Bob Stevens, Chief Executive Officer, Melford International Terminal Inc.:** I believe some of my statements were reported in the presses as well. First and foremost, that address should be put in context. Mr. Hardenbergh himself qualified his statements that day by indicating that he was not necessarily qualified to make them, that he had no direct experience in ports or in railroads and that he was an interpreter of expert information that he gathered. We have a very commercially driven project. We have 17 different commercial milestones that we have to meet in order to make this

Votre question suivante touche la transparence de la chaîne d'approvisionnement : utilise-t-on suffisamment la technologie de l'information aux fins du réseau de transport intermodal du Canada? Si ce n'est pas le cas, où faudrait-il en intensifier l'utilisation pour accroître la compétitivité du Canada en ce qui concerne les flux internationaux de marchandises? Non, on ne l'utilise pas suffisamment. Il est essentiel de disposer d'une méthode transparente et uniforme pour assurer la visibilité en transit du fret. Or, nous n'en appliquons pas aujourd'hui. La technologie nécessaire pour assurer une visibilité en transit existe. On peut se la procurer dans le commerce. Peut-on dire qu'elle est entièrement déployée sur le terrain? Non, elle ne l'est pas. Les parties intéressées du secteur du fret sont-elles à même de profiter d'une coordination et de communications à cet égard? Non, elles ne le sont pas. Cette coordination et cette communication sont-elles possibles? Oui, elles le sont, et nous pourrions en tirer parti.

Votre dernière question a pour thème l'environnement : la réglementation actuelle en matière d'environnement atteint-elle le juste équilibre entre l'atténuation des effets sur l'environnement du transport intermodal des marchandises et la croissance du trafic dans le réseau? L'expérience que nous vivons depuis deux ans à travailler intensivement au projet de Melford International Terminal nous le fait voir : jusqu'à maintenant, cela a été très positif. Nous avons vécu une expérience très positive à cet égard et, de fait, nous avons de la sympathie pour nos partenaires environnementaux et nous nous sentons liés à eux.

Cependant, les futurs projets de transport — permettez-moi d'insister là-dessus — doivent être non seulement viables sur le plan environnemental, mais aussi viables sur le plan économique. Nous croyons que c'est en quelque sorte un jeu où il n'y a que des gagnants et que nous pouvons y arriver dès aujourd'hui.

Nous apprécions l'attention que vous accordez avec bienveillance à nos remarques et demeurons à votre disposition si vous voulez poser des questions.

**La présidente :** Merci beaucoup d'avoir présenté cet exposé. Bien entendu, nous sommes très intéressés.

Le 27 janvier, il y a eu dans le *Chronicle Herald* un article à propos de M. Hardenbergh, de Freeport, au Maine. L'homme en question est rédacteur en chef du bulletin hebdomadaire sur les transports ayant pour titre *Atlantic Northeast Rails & Ports*. Selon l'article, les experts-conseils de l'industrie n'ont pas convaincu M. Hardenbergh de la nécessité d'accroître la capacité de traitement des conteneurs dans la région de l'Atlantique du Canada et dans le Maine. Que pensez-vous de cette affirmation?

**Bob Stevens, président-directeur général, Melford International Terminal Inc. :** Je crois que certaines de mes déclarations à moi ont été reprises dans les journaux aussi. D'abord et avant tout, l'affirmation en question doit être située dans son contexte. M. Hardenbergh lui-même a précisé sa pensée en affirmant qu'il ne possédait pas forcément les compétences nécessaires pour faire une telle déclaration, qu'il n'avait aucune expérience directe des ports ni des chemins de fer, et qu'il interprétait l'information d'experts qu'il avait rassemblée. Notre projet repose sur une

project go. We have met 12 of them. One of them was to spend in excess of \$1 million to try to understand what incremental volume would be available in our growth horizon in 2010 to 2015.

We engaged the services of John Vickerman from TranSystems, and Jim Brennan from Norbridge out of Washington, the econometric side, to determine what incremental volume would be available, and some of those results you saw today. However, we go further than that. We are the type of people that if we invest money, we like to have more than one or two opinions. We purposely attempted to show you today that other experts in the industry, with no relationship to us, from carriers to port operators to other consultants within the industry, all share the same prediction of the growth that will occur, particularly on the East Coast of North America and, more importantly, on the North Atlantic portion of that East Coast.

When we heard those comments being made, we asked the question, "How many master plans have those people done for the 90 deepwater ports in North America?" The answer is usually, none. We asked the question, "How many Class 1 railways do you represent?" The answer is usually, none. And, we asked, "How many national advisory boards do you sit on?" and the answer was none. We believe that we are better off and our money is better spent after the consultations with the people who have those types of qualifications.

**The Chair:** Some analysts say that your project will compete for container cargo business with other terminals in Nova Scotia. The Halifax Port Authority has already planned to increase its current capacity from 1.3 million TEUs to 2 million TEUs. I would like to have your comments on that.

**Mr. Stevens:** My understanding was that the projection for current capacity within Halifax with the existing facilities is approximately 1.2 million TEUs, which was the figure that we included in our market capacity. In the figures that we used for those types of achievable levels between 2010 and 2015, we apply Halifax at 1.2 million and ourselves at 1.5 million with full build-out of our facilities or 1 million initially. From those projections, there is sufficient incremental volume for both of those facilities to reach that capacity.

I am not certain of their plans or capacity issues to be able to get to 2 million TEUs. However, if there will be 72 million TEUs of containers coming into North America in 2020, then surely the East Coast of Canada should have an objective to at least get 3 million or 3.5 million of those.

motivation commerciale très profonde. Nous avons fixé 17 étapes commerciales qu'il nous faut atteindre avant de mettre le projet en branle. Nous en avons atteint 12. Une d'entre elles consistait à dépenser plus de 1 million de dollars pour essayer de comprendre ce que représenterait le volume excédentaire qui serait à l'origine de notre croissance entre 2010 et 2015.

Nous avons engagé John Vickerman, de TranSystems, et Jim Brennan, de Norbridge, à Washington, pour l'aspect économétrique de la chose. Nous les avons chargés de déterminer ce à quoi s'élèverait le volume excédentaire. Vous avez vu certains résultats de leur travail aujourd'hui. Tout de même, nous allons plus loin que cela. Nous sommes de la trempe de ceux qui, là où ils investissent des fonds, aiment bien avoir plus d'un ou deux avis sur la question. C'est à dessein que nous avons essayé de vous montrer aujourd'hui que les autres experts de l'industrie, qui sont sans lien avec nous, depuis les transporteurs jusqu'aux consultants en passant par les exploitants portuaires, prédisent qu'il y aura bel et bien croissance, particulièrement sur la côte Est de l'Amérique du Nord et, fait encore plus important, dans le segment de l'Atlantique Nord de la côte Est en question.

En entendant ces commentaires, nous nous sommes posé la question : combien de plans directeurs ces gens ont-ils signés en rapport avec les 90 ports en eaux profondes d'Amérique du Nord? La réponse habituelle : aucun. Nous avons posé la question : combien de chemins de fer de catégorie 1 représentez-vous? La réponse habituelle : aucun. Puis, nous avons demandé : à combien de conseils consultatifs nationaux siégez-vous? La réponse : aucun. À notre avis, nous sommes mieux lotis, notre argent est mieux dépensé du fait que nous avons consulté les gens qui possèdent les titres de compétence voulus.

**La présidente :** Certains analystes affirment que votre projet entrera en concurrence avec un fret conteneurisé que prendraient en charge d'autres terminaux en Nouvelle-Écosse. L'administration portuaire de Halifax a déjà prévu d'accroître sa capacité, de façon à la faire passer de 1,3 million d'EVP à 2 millions d'EVP. J'aimerais savoir ce que vous pensez de cela.

**M. Stevens :** Je croyais savoir que la projection, pour ce qui est de la capacité actuelle du port de Halifax, compte tenu des installations existantes, correspondait à environ 1,2 millions d'EVP, ce qui correspond aux chiffres que nous avons présentés en ce qui concerne la capacité du marché. Les statistiques que nous avons employées pour rendre compte de ce qui peut se réaliser entre 2010 et 2015 reposent sur l'idée que le port de Halifax prenne en charge 1,2 million d'EVP alors que nous, nous en prenons 1,5 million une fois l'ensemble de nos installations aménagées, sinon 1 million au départ. D'après ces prévisions, la demande excédentaire prévue suffit à alimenter les deux installations de manière qu'elles puissent atteindre cette capacité.

Je ne suis pas certain de savoir que leurs relevés de la capacité ou leurs projets prévoient d'en arriver à 2 millions d'EVP. Tout de même, s'il y a 72 millions d'EVP qui arrivent en Amérique du Nord en 2020 comme prévu, à coup sûr, la côte Est du Canada devrait avoir pour objectif d'en prendre en charge au moins 3 millions ou 3,5 millions.



**The Chair:** Is there a possibility of you working with the Halifax Port Authority?

**Mr. Stevens:** We believe very definitely that there is that possibility. As a matter of fact, we have said from day one — and it is Mr. Vickeraman's quote — "A rising tide lifts all boats." We believe we need critical mass. We need critical mass to attract better rail rates and to have the facilities and infrastructure that are required in order to move the product inland; and we can provide critical mass.

There are different alliances and carriers, different competitive groups and the beneficial cargo owners who, more and more today, control the routing of their product. We believe that not one entity will be able to address all those competitive factions and, in fact, there are opportunities for both.

**Mr. Vickerman:** I had an opportunity to do the marketing for the Prince Rupert Port Authority, and I have worked for Vancouver Port Authority. I have participated in the strategic plan for the Montreal intermodal strategy, worked at the Port of Hamilton and also in Saskatchewan and other locations where we believe inland ports might be viable. In working with the B.C. ports, Vancouver Port Authority and Prince Rupert Port Authority, early in the process, the first reaction was, "Why is there another entity here? Why can that not all be accommodated in the existing port infrastructure?"

If we look at it today, and we look at Cosco's run from Prince Rupert to Chicago, it appears they will deliver in about 95 hours routinely, although the initial estimate was 105 hours. We believe that traffic is incremental and different. I truly believe that if we apply the coming together and the partnership in the Asia Pacific Gateway between Prince Rupert and Vancouver, that eventually the rising tide and recognition in the Atlantic Gateway will occur. The Port of Halifax, a capable and professionally run port, could easily partner with the Melford issue; these are two value equations with very different specifics, very different accommodations. Then, together, the rising tide and the recognition and targeting of the proper freight are achievable. In the ports that I have dealt with, nearly every one of them in North America, we have seen that without strategic alliances and partnering, we cannot achieve the ultimate end. I believe that is possible here.

**Senator Oliver:** I find your answer fascinating. Have you been talking to anyone at the Port of Halifax about this, and, if so, who has been talking and at what levels?

**La présidente :** Serait-il possible que vous travailliez de concert avec l'administration portuaire de Halifax?

**M. Stevens :** Nous croyons très certainement que cela est possible. De fait, nous avons dit dès le départ — et je citerai M. Vickeraman — « la marée montante soulève tous les bateaux ». Nous sommes d'avis qu'il nous faut une masse critique. Il nous faut atteindre une masse critique pour obtenir de meilleurs tarifs de transport ferroviaire et pour nous donner les installations et l'infrastructure nécessaires pour faire cheminer le produit vers l'intérieur; et nous sommes en mesure de fournir cette masse critique.

Il existe diverses alliances et divers transporteurs, divers groupes concurrentiels et puis les propriétaires bénéficiaires de cargaisons qui, de nos jours, de plus en plus, déterminent l'acheminement de leur produit. À notre avis, il n'y a pas une seule et unique entité qui saura composer avec toutes ces factions rivales et, de fait, il y a des occasions à saisir pour les deux.

**M. Vickerman :** J'ai eu l'occasion de réaliser l'étude de marché de l'administration portuaire de Prince Rupert et j'ai travaillé aussi pour l'administration portuaire de Vancouver. J'ai pris part à la planification stratégique du projet intermodal de Montréal, j'ai travaillé pour le port de Hamilton et aussi j'ai travaillé en Saskatchewan et ailleurs, là où nous croyons que des ports intérieurs pourraient être viables. Au moment de collaborer avec les ports de la Colombie-Britannique, l'administration portuaire de Vancouver et l'administration portuaire de Prince Rupert, dès les premiers stades, il y avait une première réaction : pourquoi y a-t-il une autre entité? Pourquoi l'infrastructure portuaire existante ne suffirait-elle pas à prendre tout cela en charge?

Si nous regardons la situation aujourd'hui et notamment le parcours de Cosco entre Prince Rupert et Chicago, il semble que les responsables vont pouvoir livrer les marchandises en 95 heures environ, de façon courante, même si l'estimation initiale se situait à 105 heures. Je crois que le trafic dont il est question ici est excédentaire et différent. Je suis convaincu de ce fait : si nous faisons cause commune et que le partenariat se fait au sein de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique entre Prince Rupert et Vancouver, un jour, il y aura du côté de la porte d'entrée de l'Atlantique la marée montante et la reconnaissance voulues. Le port de Halifax, qui est dirigé de manière professionnelle et compétente, pourrait facilement entrer en partenariat avec Melford; nous avons affaire ici à deux équations qui comportent des éléments très différents, des paramètres très différents. Puis, ensemble, il est possible d'y arriver grâce à la marée montante et à la reconnaissance et au ciblage des bonnes marchandises. Dans les ports auxquels j'ai eu affaire, presque tous les ports en Amérique du Nord, nous avons constaté que, en l'absence d'alliances et de partenariats stratégiques, nous ne pouvions atteindre le but ultime. Je crois qu'il est possible d'y arriver ici.

**Le sénateur Oliver :** Votre réponse me fascine. Vous êtes-vous entretenus avec un responsable du port de Halifax à ce sujet et, le cas échéant, qui est-ce et quel est le rang qu'il occupe dans l'organisation?



**Mr. Stevens:** No, we have not. We have made, at some time, ouvertures toward the Halifax Port Authority. You have to remember, Senator, that I started this project back in 1998 when I participated with the Province of Nova Scotia in their response to the Maersk-Sealand proposal. It was then that I saw that Nova Scotia some day would have the opportunity to return as a gateway.

I do not need to tell you that pre-Confederation we had more ships on the seas than every other nation of the world, and we lost our trading capabilities over the years. The Maersk-Sealand proposal, or at least the response to it, told me that the geography had not been lost, and, in fact, the trends and conditions that were developing would at some point present that opportunity again.

In 2005, those conditions and trends had developed to such a state that now they were no longer a vision, they were a reality. It was then that I went out and sought the option and purchase and sale agreement for the properties from the Province of Nova Scotia. We worked, from 2005 to the end of May 2007, very much under the radar screen for very purposeful reasons. Number one, it was more effective, and we could get more done; but, most importantly, we had these commercial milestones that we had to meet and did not want to create false expectations before we were convinced that, in fact, that incremental volume would be available.

**Senator Oliver:** A week ago, we were in Prince Rupert, and they indicated that they had no interest whatsoever now in cooperating with Vancouver because they put their cargo on the train, it goes down to Memphis, and they are doing pretty well and want to continue that. It is not 100 hours delivery time anymore, it is 92 hours. Therefore, the Port of Halifax can get the same container to Memphis in an even shorter period.

I would like to ask some questions about information technology because I am interested in information technology. You said that in terms of freight flows, that it is not being used now. What particular technology would like to use to make it more effective?

Also, I would like to know what the federal government — because we are a parliamentary committee, not scientists or business people; we are here looking at public policy — could be do to assist in the use of information technology to make the business more viable and productive?

**Mr. Vickerman:** Senator, I believe I can give you at least one glimpse of that. I happen to believe that the real solution for increased productivity is not hardware but rather software, and it is the data and performance information that will empower the system across modal boundaries.

Given that, there are multiplicities of IT-related developments applicable to this industry.

**M. Stevens :** Non, nous ne l'avons pas fait. À un moment donné, nous avons pressenti à l'administration portuaire de Halifax. Vous devez vous rappeler, sénateur, que j'ai commencé à travailler à ce projet en 1998, époque à laquelle je participais avec les responsables de la Nouvelle-Écosse à la préparation de la réaction de la province au projet proposé de Maersk-Sealand. C'est à ce moment-là que j'ai vu que, un jour, la Nouvelle-Écosse pouvait revenir dans le décor en tant que porte d'entrée.

Je n'ai pas à vous dire que, avant la Confédération, nous avions plus de navires en mer que tous les autres pays du monde, et nous avons perdu nos moyens commerciaux au fil des ans. Le projet de Maersk-Sealand, ou tout au moins la réaction à ce projet, m'a fait voir que les avantages géographiques étaient encore là et que, de fait, il se dessinait dans le monde des tendances et des conditions qui feraient que, à un moment donné, l'occasion se présenterait de nouveau.

En 2005, les conditions et tendances en question en sont rendues au point où il s'agit non pas ici d'une vision de l'avenir, mais plutôt d'une réalité. C'est à ce moment-là que je suis allé chercher l'option d'achat et la convention de vente touchant les propriétés de la province de la Nouvelle-Écosse. De 2005 à la fin de mai 2007, nous avons travaillé à cela, en restant beaucoup dans l'ombre, pour des raisons très précises. Premièrement, c'était plus efficace de procéder ainsi, et nous pouvions en accomplir davantage; mais, ce qui est plus important, nous avons fixé ces étapes commerciales qu'il nous fallait atteindre sans susciter de fausses attentes avant d'être convaincus nous-mêmes du fait que, en réalité, le volume excédentaire en question existerait.

**Le sénateur Oliver :** À Prince Rupert, il y a une semaine, les gens nous ont dit que cela ne les intéressait nullement de coopérer pour l'instant avec le port de Vancouver parce qu'on embarque les marchandises à bord du train, qui se rend à Memphis, puis tout va très bien, et les gens veulent continuer comme ça. Le délai de livraison n'est plus de 100 heures; il est de 92 heures. Par conséquent, le port de Halifax peut acheminer le même conteneur à Memphis en moins de temps encore.

J'aimerais poser quelques questions sur la technologie de l'information parce que cela m'intéresse. Vous dites que, pour le transport des marchandises, on ne s'en sert pas actuellement. Quelle technologie particulière aimeriez-vous utiliser pour rendre cela encore plus efficace?

De même, j'aimerais savoir ce que le gouvernement fédéral — nous formons ici un comité parlementaire, qui n'est donc pas composé de scientifiques ou de gens d'affaires; nous sommes là pour étudier la politique gouvernementale — pourrait faire pour aider à utiliser la technologie de l'information pour que les affaires deviennent plus viables et plus productives?

**M. Vickerman :** Sénateur, je crois que je peux vous laisser entrevoir ce qu'il en est. J'ai la conviction que la véritable solution à adopter pour accroître la productivité réside non pas dans le matériel informatique, mais plutôt dans les logiciels, et que ce sont les données et les renseignements sur le rendement qui viendront enrichir le système indépendamment des limites modales.

Cela dit, il existe de multiples applications liées aux TI que l'industrie peut adopter.

**Senator Oliver:** That is good.

**Mr. Vickerman:** Let me give you one hard specific of which I am aware that might be of interest. Nine years ago, the U.S. Department of Defense had an initiative to create a fast logistic ship. The fastest container ships today travel at 26 knots. This was a proposal for a 75-knot logistic attack ship.

The U.S. military quickly found out that if they went between two slow ports with a very fast ship, they still had slow cargo. They started developing something called "agile port." Ultimately, the military said, "Until we see it tested full scale, we will not believe the availability."

The Port of Tacoma, in July of 2003, stepped forward with Hyundai America Shipping Inc. and, at Washington United Terminals, applied the agile port technology — which I will briefly describe in a sentence to you — and they doubled the capacity of that terminal without building anything, without adding any new equipment. In fact, they had the International Longshore and Warehouse Union, ILWU — it was the first time I had to have the ILWU as a subconsultant, and the first time I have hired a union in that process. It was very creative; I was not allowed to be on the terminal and use a personal digital assistant, PDA, without a marine clerk standing next to me.

Let me explain "agile port" and then you will understand the technology. If we loaded the vessels, not for port call but for train destination, if we loaded the trains, not for port call or terminal call but for vessel deployment — Kaohsiung, Keelung, Osaka, Busan, Chobe — we could reduce the dwell in the ports. The average dwell time in the North American ports, in my opinion, is six days to eight days — whether import, export, reefer, dry or rag top. If we reduce that in half, we have doubled the capacity of the system without building anything.

Melford proposed that to CN. CN was enamoured with that, and the early elements of the agile port are being deployed here. Information technology then, applied to the asset of the ship and the train, not focussing on where the cargo goes but where those assets start and stop, has been proven in the United States at full scale with the unions to be a potent issue.

Now, many people argue that it would be hard to convince a third-party beneficial cargo owner to load the ship in Kaohsiung differently, but about half of the industry, in my opinion, right now believes that what I just told you is possible. That is an information technology where we load the ship and the

**Le sénateur Oliver :** Cela est bien.

**M. Vickerman :** Permettez-moi de vous donner un exemple probant de ce qui pourrait vous intéresser, selon moi. Il y a neuf ans, le département américain de la défense s'était donné pour projet de créer un navire logistique rapide. Les navires porte-conteneurs les plus rapides, aujourd'hui, voyagent à 26 nœuds. Le projet américain visait à créer un navire logistique d'attaque pouvant atteindre 75 nœuds.

Les militaires américains l'ont vite découvert : lorsqu'un navire très rapide fait son chemin entre deux ports où l'activité est lente, le cheminement de la cargaison se fait encore lentement. Ils ont commencé à mettre au point un truc baptisé « port agile ». Puis, ils ont fini par se dire : tant et aussi longtemps que nous n'essayons pas cela à grande échelle, nous n'allons pas pouvoir croire vraiment ce qu'il en est de la disponibilité.

Le port de Tacoma, en juillet 2003, s'est proposé. De même Hyundai America Shipping Inc. Aux installations de Washington United Terminals, ils ont appliqué la technologie du port agile — que je vais décrire brièvement, en une phrase — et sont parvenus à doubler la capacité du terminal sans construire quoi que ce soit, sans ajouter de matériel neuf. De fait, ils ont mobilisé le syndicat — l'International Longshore and Warehouse Union, ou ILWU — et c'est la première fois que j'ai dû avoir l'ILWU comme consultant secondaire, la première fois aussi où j'ai engagé un syndicat dans le cadre de cette démarche. Ça a été très créatif; je ne pouvais être présent au terminal et me servir d'un assistant numérique personnel sans avoir à mes côtés un commis du secteur maritime.

Permettez-moi d'expliquer ce qu'est un « port agile ». Après, vous serez à même de comprendre la technologie. Si nous chargions les navires, non pas en vue du port d'escale, mais plutôt d'une gare de trains, si nous chargions les trains, non pas en vue d'un port d'escale ou d'un terminal, mais plutôt du déploiement d'un navire — pour Kaohsiung, Keelung, Osaka, Busan, Chobe —, nous pourrions réduire le temps d'attente dans les ports. Le temps d'attente moyen dans les ports d'Amérique du Nord, à mon avis, se situe entre six et huit jours — qu'il s'agisse d'importation, d'exportation, d'une cargaison sèche ou réfrigérée, ou encore de marchandises bâchées. Si nous réduisons cela de moitié, nous doublons la capacité du système sans construire quoi que ce soit.

Melford a proposé cela au CN. Le CN est devenu amoureux de l'idée, et les premiers éléments du port agile sont déployés ici. L'application à grande échelle — qui s'intéresse aux navires et aux trains, qui se soucie non pas de la destination de la cargaison, mais plutôt des escales prévues — est devenue une question de taille aux États-Unis avec les syndicats.

Bon, bien des gens feraient valoir qu'il serait difficile de convaincre un propriétaire bénéficiaire tiers de la cargaison de charger le navire différemment à Kaohsiung, mais la moitié de l'industrie environ, à mon avis, croit en ce moment que ce que je viens de vous dire est possible. C'est une technologie de



trains in a computer and pre-assign it, not for port call, but for crossing the modal boundary between those two modes.

It is possible, sir. I have seen it with my own eyes, and we have delivered the results to the U.S. Department of Defense, and they believe it; so much so that they are expanding a new test among three ports — Seattle, Tacoma and Portland — and loading it from an inland port to prove the inland port capability.

**Senator Oliver:** Are any of the Asian ports, such as Hong Kong or Shanghai, using any such software?

**Mr. Vickerman:** Yes, they are. In fact, the ports necessarily are not, but the carriers are.

**Senator Oliver:** Is it being deployed in China?

**Mr. Vickerman:** It is, yes. In fact, in Shanghai there is a specific deployment of that at the new deepwater 54-berth port. It is not easily done.

**Senator Oliver:** What, if anything, do you believe the government should do in terms of assisting the increased use of information technology to increase and enhance productivity?

**Mr. Stevens:** First, we have been able to develop the agile port concept. We have also been able to have access to the electronic data interchange, EDI, ramp of the railroad in order to make that portion of the logistics chains transparent.

Our operating technology within the terminal is called Tideworks Technology, and it is compatible with CN's EDI ramp. Therefore, we will be able to do terminal-to-destination transparency.

Now, the difficult part is always to develop a business case for the carrier to be motivated to do that. Multiple port deployments make it more difficult. However, we believe that the ultimate efficiencies or the concluding efficiencies and freedom of movement across the border because of that transparency will, in fact, be the business case motivator for the carriers to open up. We have built in within Tideworks the ability to have carrier operating technology included. Therefore, we could go the extra step.

What can the government do? Once that type of technology is designed and working, it is then, I believe, incumbent. We were in Washington the week before Christmas having discussions with the Department of Homeland Security, the United States Coast Guard and the U.S. Department of Transportation, and the question we were asking was as though we were hockey players — we like to think like Wayne Gretzky. We want to be where the puck will be rather than where it is now; we want to be where it is in five years time.

l'information qui permet de charger le navire et le train par des moyens informatiques et de préassigner la cargaison non pas pour un port d'escale, mais pour franchir la frontière entre les deux modes de transport.

Cela est possible. Je l'ai vu de mes propres yeux, et nous avons fait part des résultats au département américain de la défense, qui l'a cru; à tel point qu'il donne actuellement de l'ampleur à un nouvel essai prévu dans trois ports — Seattle, Tacoma et Portland — et qu'il effectue des chargements depuis un port intérieur pour prouver cette capacité-là.

**Le sénateur Oliver :** L'un quelconque des ports d'Asie, par exemple celui de Hong Kong ou de Shanghai, utilise-t-il de tels logiciels?

**M. Vickerman :** Oui, ils le font. De fait, les ports ne le font pas, forcément, mais les transporteurs le font.

**Le sénateur Oliver :** Est-ce déployé en Chine?

**M. Vickerman :** Oui. De fait, à Shanghai, il y a un déploiement spécifique au nouveau port en eau profonde de 54 postes à quai. Ce n'est pas une mince tâche.

**Le sénateur Oliver :** Selon vous, qu'est-ce que le gouvernement devrait faire, si tant est qu'il devrait faire quelque chose, pour faciliter l'utilisation accrue de la technologie de l'information pour accroître et améliorer la productivité?

**M. Stevens :** Premièrement, nous avons pu parfaire le concept de port agile. Nous avons pu aussi accéder à la rampe d'échange de données informatisées (EDI) de la société ferroviaire pour assurer la transparence de ce segment de la chaîne de logistique.

Notre technologie de fonctionnement au terminal est baptisée Tideworks Technology et est compatible avec la rampe d'EDI du CN. Nous allons donc être en mesure d'assurer la transparence des opérations depuis le terminal jusqu'à la destination.

Bon, la tâche la plus difficile consiste toujours à convaincre le transporteur. Les déploiements portuaires multiples compliquent encore plus la donne. Cependant, nous croyons que cette transparence — avec les gains en efficacité qu'elle procure au bout du compte et la liberté de mouvement aussi à la frontière — est l'argument qui finira par convaincre le transporteur de s'ouvrir à l'idée. Nous avons conçu Tideworks de telle sorte qu'il demeure possible d'y intégrer la technologie de fonctionnement du transporteur. Nous serions donc prêts à faire l'effort supplémentaire qui est requis.

Qu'est-ce que le gouvernement peut faire, lui? Une fois ce type de technologie conçu et mis en place, c'est à ce moment-là, à mes yeux, que le gouvernement doit agir. La semaine avant Noël, nous étions à Washington à discuter avec le département de la sécurité intérieure, la Garde côtière et le département des transports, et nous posions la question à la manière d'un joueur de hockey — nous aimons penser comme Wayne Gretzky. Nous souhaitons nous retrouver là où la rondelle se retrouvera dans un instant, et non pas où elle est là en ce moment; nous voulons devancer la situation de cinq ans.



We made the point about the security being harmonized, and the idea is that the motivation for everyone within the private sector or the public sector who is in the business, in order to motivate them to be the same and have that EDI and that transparency, is the ability to move it up a notch so that we also have it available for security and for customs. Then, all of a sudden, we have a huge amount of value add in the process. That is where government role comes in; to have those discussions with the Department of Homeland Security and get acceptance of some type of criteria by which, in fact, that EDI system or those systems will be acceptable.

**Senator Oliver:** We have had some evidence on that from witnesses in Ottawa, some Chinese business people and people in the trade, but thank you very much.

**Senator Mercer:** In your presentation, you talked about having union support for the project. I want to explore that a little bit. Tomorrow we will hear from the International Longshoremen's Association Council of Unions. If I ask them this question, will I get the same answer?

**Mr. Stevens:** That depends on who you are talking to, senator.

**Senator Mercer:** I will be talking to the International Longshoremen's Association, ILA.

**Mr. Martin:** Let us say that we have had several discussions with union representatives, which went exceedingly well. Let us also say that our terminal operator, who has the same marine out of Seattle, who operate 150 of these marine terminals around the world, has an excellent relationship with the International Longshore and Warehouse Union, ILWU, on the West Coast of the United States and in other areas and the ILA on the East Coast of the United States — currently operating the Port of Baltimore. They have the reputation in the industry of being firm but fair from the union's perspective, and that is what we intend to be as well.

**Senator Mercer:** One of the stark differences that we have noticed in our studies is the labour unrest that has been prominent on the West Coast and the labour stability that is prominent on the East Coast.

**Mr. Martin:** Yes, that is correct.

**Senator Mercer:** I have a concern referring to the unions on the West Coast when we are talking about a port that will be on the East Coast.

Concerning public support for this, one of your partners was RailAmerica who owns the railbed from Truro up to Sydney. They are having some public relations problems with the adjacent landowners. One report was that the most common problem is that the railway crossings that are used by individuals, historically, the fees have escalated from a \$50-per-year fee to as high as a \$500-per-year fee.

Nous avons fait valoir l'idée d'harmoniser les règles de sécurité, et c'est pour que chacun qui exerce ses activités dans le secteur privé ou dans le secteur public soit motivé — pour qu'il y ait cette émulation et l'EDI et la transparence — à relever son jeu d'un cran, puis, subitement, il y a une valeur énorme qui est ajoutée au processus. Voilà où le gouvernement entre en scène; il discute avec le département de la sécurité intérieure et fait avaliser certains critères qui, de fait, font que le système d'EDI ou les systèmes en question sont jugés acceptables.

**Le sénateur Oliver :** Il y a des témoins à Ottawa qui nous ont parlé de cela, des gens d'affaires chinois et des gens qui s'adonnent à ce commerce, mais merci beaucoup.

**Le sénateur Mercer :** Pendant votre exposé, vous avez parlé du fait d'obtenir le soutien du syndicat pour votre projet. Je veux explorer un peu cette question. Demain, nous allons entendre les représentants du conseil des syndicats de l'Association internationale des débardeurs. Si je leur pose cette question, vais-je obtenir la même réponse?

**M. Stevens :** Ça dépend à qui on parle, sénateur.

**Le sénateur Mercer :** Je vais parler à l'Association internationale des débardeurs, l'AID.

**M. Martin :** Disons que nous avons eu avec les délégués syndicaux plusieurs discussions qui se sont extrêmement bien déroulées. Disons que notre exploitant de terminal, qui a le même terminal maritime à Seattle, qui exploite 150 terminaux maritimes dans le monde, cultive d'excellents liens avec l'International Longshore and Warehouse Union, l'ILWU, sur la côte Ouest des États-Unis et dans d'autres régions, et avec l'AID sur la côte Est des États-Unis — en ce moment, au port de Baltimore. Au sein de l'industrie, ces gens-là ont la réputation d'être fermes, mais équitables. C'est pourquoi nous avons l'intention de l'être nous aussi.

**Le sénateur Mercer :** Une des différences très nettes que nous avons remarquées pendant nos études, c'est que l'agitation ouvrière est prédominante sur la côte Ouest, alors que la stabilité est prédominante sur la côte Est.

**M. Martin :** Oui, c'est cela.

**Le sénateur Mercer :** Je m'inquiète qu'on parle des syndicats de la côte Ouest là où il est question d'un port qui se trouvera sur la côte Est.

Pour ce qui est de l'appui public à ce sujet, un de vos partenaires était RailAmerica, propriétaire du chemin de fer entre Truro et Sydney. RailAmerica a eu certains problèmes de relations publiques avec les propriétaires des terrains adjacents. Selon une source, le problème le plus courant tient au fait que les droits exigés des gens qui utilisent les traverses de tout temps sont passés de 50 \$ par année à 500 \$ par année dans certains cas.

It is not a great way to win friends and influence people. If this proceeds, will you and RailAmerica have public relation problems in dealing with Nova Scotians all along the line, as well as the new line that needs to be built, obviously, from the mainline into the port?

**Mr. Martin:** We are aware of the public relations issues to which you refer. We have had one discussion with RailAmerica about that, but we are not in a position to speak for them here today. We would like to believe that that issue will get resolved. My understanding is that there are discussions ongoing about that issue. Certainly, it is our intent to be a good corporate citizen, and we would hope that our partners will be as well.

**Senator Mercer:** You talked about this being 100 per cent private and not wanting government money involved. I am sure that that would have perked up the ears of the two Conservative members of our committee; they would have been impressed with that. I would like to believe that too, but I have been around too long. I have been in this province most of my life and have seen heavy water plants and everything else. I am concerned that you have not talked about the infrastructure that will be needed to support this.

Your main mode of transportation out of the port will be rail. I appreciate that, but you will have trucks; that will happen. You have a two-lane highway going from the Strait of Canso to New Glasgow. You will put many trucks on that highway. I would imagine that you are expecting the Province of Nova Scotia to participate, and the Province of Nova Scotia will be expecting the Government of Canada to participate. There is a plan to twin the road, I know, but will you be able to handle that? Will the road be able to handle it? You do not want direct government money, but these are the hidden monies that the government will have to pay to support this project.

**Mr. Martin:** Let me be clear, senator. We are not looking for direct or indirect money. I can assure you that we have a list of financial institutions, whether they are Canadian chartered banks through their capital arms or big international banks or investment arms or U.S. investment banks, who are lining up to finance this project. I have raised a large amount of money for many different projects over the last 20 years, and I can tell you that I have never seen quite an appetite in the financial markets for infrastructure projects of which, according to Duncan McCallum, who is the head of infrastructure financing at the Royal Bank of Canada — which happens to be our bank in Toronto — this is in the sweet spot of infrastructure financing projects. We do not anticipate any need for public money, nor is the project premised on receiving government support or money of any kind.

With respect to the highway, we cannot speak for the Province of Nova Scotia. We do understand there are discussions about the twinning of the highway from beyond New Glasgow to the Strait

de Canso. Ce n'est pas une façon extraordinaire de se faire des amis ou de persuader les gens. Si cela va de l'avant, est-ce que vous et RailAmerica aurez des problèmes de relations publiques avec les Néo-Écossais tout le long de la voie ferrée et aussi de la nouvelle voie qu'il faudra construire, évidemment, du chemin de fer principal au port?

**M. Martin :** Nous sommes au courant du problème de relations publiques auquel vous faites allusion. Nous avons eu une discussion avec RailAmerica à ce sujet, mais nous ne saurions parler en leur nom aujourd'hui. Nous aimons à croire que le problème se règlera. Je crois savoir qu'il y a des pourparlers à ce sujet. Certes, nous avons l'intention d'être de bons citoyens corporatifs et nous espérons que nos partenaires le seront aussi.

**Le sénateur Mercer :** Vous avez dit que le projet serait entièrement privé, que vous ne vouliez pas de fonds publics. Je suis sûr que cela a attiré l'attention des deux Conservateurs membres de notre comité, qui en auraient été impressionnés. J'aimerais y croire moi aussi, mais ça fait trop longtemps que je travaille ici. J'ai habité dans cette province pendant la majeure partie de ma vie; j'y ai vu des usines d'eau lourde et tout le reste. Cela m'inquiète que vous n'ayez pas parlé de l'infrastructure qu'il faudra pour appuyer le projet.

Pour sortir du port, votre principal mode de transport sera le train. Je veux bien, mais il y aura aussi des camions; il y aura du transport par camion. Il y a une route à deux voies qui va du détroit de Canso à New Glasgow. Vous allez y faire circuler de nombreux camions. J'imagine que vous attendez de la province de la Nouvelle-Écosse qu'elle participe et que la province de la Nouvelle-Écosse attendra du gouvernement du Canada qu'il participe lui aussi. Il y a un projet de doublement de la voie, je le sais, mais comment entendez-vous régler cette question? La route suffira-t-elle à la tâche? Vous ne voulez pas de fonds publics directs, mais il y a là des sommes d'argent « cachées » que le gouvernement va devoir payer pour appuyer le projet.

**M. Martin :** Soyons clairs, sénateur. Nous ne cherchons pas de fonds directs ni indirects. Je peux vous assurer que nous avons dressé une liste d'institutions financières, que ce soit des banques à charte canadiennes, par leur section d'investissement, ou de grandes banques internationales ou encore la section investissement de banques d'investissement américaines, qui font la queue pour pouvoir financer notre projet. J'ai rassemblé de grandes sommes d'argent en rapport avec bien des projets différents depuis 20 ans et je puis vous dire que je n'ai jamais vu sur les marchés financiers un tel appétit pour les projets d'infrastructure dont il s'agit ici, selon Duncan McCallum, directeur du financement des infrastructures à la Banque Royale du Canada — qui se trouve à être notre banque à Toronto — ce qu'il y a de plus alléchant en fait de projets de financement d'infrastructure. Nous ne prévoyons pas avoir besoin de fonds publics quelconques. Le projet lui-même ne repose pas non plus sur l'idée que des fonds gouvernementaux ou un appui gouvernemental quelconque existent.

Quant à la route, nous ne pouvons parler au nom de la province de la Nouvelle-Écosse. Nous croyons savoir qu'il y a des discussions au sujet du doublement de la route entre



of Canso. This is primarily a rail intermodal facility where about 98 per cent of the cargo will travel by intermodal rail. The balance, ultimately, will probably go by short sea shipping or feeder vessels.

In our capital costs, we have included the estimated costs of improving Highway 344, which is the two-lane highway to the site to which you referred. We have also included in our capital costs the cost of building the 22-mile, or 30-kilometre, spur line into the site. Therefore, it is a complete package in terms of the facilities and access to those facilities.

**Senator Mercer:** We have RailAmerica owning the line coming from your spur down to Truro. Is the infrastructure there? I do not know enough about rail infrastructure to know. Is that railbed in good enough shape to carry this extraordinary amount of traffic that you are proposing to put on it? For the sake of my colleagues who are not from this part of the country, there have not been many trains going over those tracks for a long time.

**Mr. Martin:** The railbed and the rail system were designed to carry very heavy loads. We are advised by the railroads that it is in a good state of repair, and recently CN and RailAmerica did a joint engineering review of that track to identify any problems or any need for upgrades on the line. We do not have that report as yet but expect it shortly. We are not anticipating that there will be any surprises.

**Senator Mercer:** You talked about an “on-dock logistic park.” I did not understand the terminology. I have a vision of what it might be, but I do not want to have the wrong picture. Can you explain that to us?

**Mr. Stevens:** We explicitly use that term because the more conventional one out of necessity within North America is “near dock” and those near dock, if we are talking about Los Angeles-Long Beach, could be a hundred miles away. If we are talking about near dock in Savannah, they are probably 20 miles or 30 miles away.

We began saying that we were, “a stone’s throw away,” but we are actually on dock. In fact, we will, if we want to, be able to move the merchandise off road into the logistic park. The importance of the logistic and distribution centre park cannot be underestimated. I heard testimony from the previous witness, and I would like to explain a little more about the extreme value add that comes with those facilities. The park not only permits the beneficial cargo owners, who today are more important in the routing of that cargo than even the carriers, to do multiple origins so that they can bring the cargo in to one location but also allows them to pick it or pack it. It allows them to pack for seasons or specific destinations and to put into that supply chain the dependability that they want so that they know it is on this side of the water and that they can deliver for that seasonal period. As

New Glasgow et le détroit de Canso. Il s’agit principalement d’une installation ferroviaire intermodale où 98 p. 100 des marchandises sont acheminées par train vers un autre mode. Le reste, en fin de compte, sera probablement l’affaire d’un transporteur maritime sur courte distance ou de navires collecteurs.

Nous avons inclus dans le calcul de nos dépenses en immobilisations le coût prévu de l’amélioration de la route 344, soit la route à deux voies qui mène à l’endroit dont vous avez parlé. Nous avons également inclus dans ce calcul le coût de construction de la ligne secondaire de 30 kilomètres ou 22 milles qui mènera à cet endroit. C’est donc un tout : les installations et l’accès à celles-ci.

**Le sénateur Mercer :** RailAmerica est propriétaire de la ligne entre votre ligne secondaire et Truro. L’infrastructure est-elle en place? Je ne m’y connais pas suffisamment bien en matière d’infrastructure ferroviaire pour le savoir. L’assiette des rails est-elle suffisamment en bon état pour permettre le transport de cette quantité extraordinaire de marchandises que vous proposez de faire passer par là? Je signale à mes collègues qui ne sont pas de cette région du pays qu’il n’y a pas eu beaucoup de trains sur ces rails depuis longtemps.

**M. Martin :** L’assiette des rails et le réseau ferroviaire ont été conçus pour permettre le transport de charges très importantes. Les sociétés ferroviaires nous indiquent que cette ligne est en bon état, et, récemment, CN et RailAmerica ont effectué ensemble une évaluation technique des rails pour vérifier s’il y avait des problèmes ou s’il fallait rénover la ligne. Nous n’avons pas encore reçu le rapport, mais nous nous attendons à l’obtenir sous peu. Nous pensons qu’il n’y aura pas de surprise.

**Le sénateur Mercer :** Vous avez parlé d’un « parc logistique à quai ». Je n’ai pas compris le terme. J’ai une idée de ce que ça doit être, mais je veux être sûr de ne pas me tromper. Pouvez-vous nous expliquer ce que c’est?

**M. Stevens :** Nous utilisons précisément ce terme parce que celui qu’on utilise habituellement par nécessité en Amérique du Nord, c’est « installations à proximité des quais », et ces installations, si nous parlons, par exemple, de Los Angeles-Long Beach, peuvent se trouver à 100 milles de l’endroit. Si nous parlons d’installations à proximité des quais à Savannah, ces installations sont probablement situées à 20 ou 30 milles de là.

Nous avons commencé à dire que nos installations se trouvaient « à un jet de pierre de l’endroit », mais, en fait, elles se trouvent sur les quais. En réalité, nous allons être en mesure, si nous le souhaitons, de transborder les marchandises dans le parc logistique. On ne peut sous-estimer l’importance des parcs logistiques et de distribution. J’ai écouté ce qu’a dit le témoin précédent, et j’aimerais vous donner quelques précisions au sujet de la valeur très importante qu’ajoutent ces installations. Le parc permet non seulement aux propriétaires des marchandises qui en profitent, et qui, aujourd’hui, jouent un rôle encore plus important quant au trajet qu’empruntent ces marchandises que les transporteurs eux-mêmes, de réunir des marchandises provenant de différents lieux d’origine, mais également de les ramasser ou de les emballer. L’existence du parc leur permet



importantly, it means that they are able to deconsolidate the cargo, put it into a 53-foot domestic container, and, if the product will cube out before it weighs out, they can get up to a 30 per cent freight saving on their goods moving inland. Also, they can leave the empty container at the coast and will not pay \$1,500 to \$1,700 to bring it back from Central Canada to the coast.

The other side of that coin is the huge value add for exports. It allows them to bring multiple origin export materials into the consolidation centre and then bring those back in that same 53-foot container with the same freight saving and put it in that empty container that stayed at the dock. Therefore, the on-dock logistic park is a huge value add for the project, and the proximity to it. There will always be a need for inland distribution centres where the 40-foot containers will go directly inland and be distributed. However, we are seeing now that some of the vessel construction that has taken place is going with 53-foot containers on the vessel.

**Senator Mercer:** You mentioned at the very beginning of your presentation that one of your partners was SSA Marine. In our discussion this morning during our tour with the Port of Halifax, it became quite apparent that if you do not have somebody who can attract shipping lines to the port, then you will have what we have in Halifax, namely, two piers ready to work but no ships coming in.

What does SSA Marine bring to the table? The ultimate idea of, "Build it and they will come," will not happen; you need more assurance. Obviously, there are no guarantees, but what is your projection as to how you will get those lines to come to Melford?

**Mr. Stevens:** We have the project phased in such a way that we can handle different first-phase numbers. We also fully realize that a mixture of both carrier participation and beneficial cargo owner participation is needed. Canadian Tire may be the best example of that. They have indicated that although they have 30 per cent of their stock-keeping units, SKU's, currently coming from Asia, that will increase by 50 per cent by 2015. They currently import 90 per cent of their product through the West Coast and 10 per cent through the East Coast. Eighty per cent to 90 per cent of their consumption is in the center and, in fact, the East Coast is closer to the center than the West Coast. If they could, in fact, increase their product by imports through the East Coast by 10 per cent, they could put double digit millions to the bottom line. Furthermore, if they can deconsolidate and put it in 53-foot containers, they can decrease their material handling extensively. They handle about 70,000 TEUs a year for import, which is very small in comparison to Wal-Mart at 700,000 TEUs as number one in North America. Almost 500,000 TEUs move because of repositioning of empties. That is very costly in that

d'emballer leurs marchandises en fonction de la saison ou de la destination et d'accroître la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement, puisqu'ils savent de quel côté de l'océan les marchandises se trouvent et qu'ils peuvent les emballer en fonction de la saison. Ce qui est tout aussi important, c'est que le parc leur permet de dégrouper les marchandises, de les charger dans un conteneur de 53 pieds en service intérieur, et, si le volume maximal est atteint avant le poids maximal, ils peuvent épargner jusqu'à 30 p. 100 de leurs frais d'expédition au pays. De plus, ils peuvent laisser les conteneurs vides sur la côte et ainsi éviter d'avoir à payer de 1 500 à 1 700 \$ pour les ramener par la suite du centre du Canada vers la côte.

L'envers de la médaille, c'est l'énorme valeur ajoutée au chapitre des exportations. Les exportateurs peuvent transporter des marchandises provenant de différents endroits vers un centre de groupage, puis les charger dans les mêmes conteneurs de 53 pieds et ainsi réaliser les mêmes économies en chargeant les marchandises dans les conteneurs qui étaient restés sur les quais. Ainsi, le parc logistique à quai ajoute énormément de valeur au projet, tout comme la proximité. Il y aura toujours une demande pour les centres de distribution intérieurs où les conteneurs de 40 pieds vont directement pour ensuite être distribués. Nous constatons cependant qu'une partie des navires qu'on construit aujourd'hui sont faits pour accueillir des conteneurs de 53 pieds.

**Le sénateur Mercer :** Vous avez mentionné au tout début de votre exposé le fait que SSA Marine est l'un de vos partenaires. D'après ce que nous avons entendu dire ce matin pendant notre visite au port de Halifax, il semble évident que, si personne n'attire les transporteurs maritimes dans le port, alors on se retrouve dans la situation du port de Halifax, c'est-à-dire avec deux jetées fonctionnelles, mais aucun bateau.

Quelle est la contribution de SSA Marine? L'idée ultime selon laquelle il suffit de construire l'infrastructure pour que la clientèle afflue ne s'applique pas; il vous faut plus de certitude. Évidemment, il n'y a aucune garantie, mais qu'envisagez-vous quant à la façon dont vous allez vous y prendre pour que ces lignes se rendent à Melford?

**M. Stevens :** Nous avons échelonné le projet de façon à pouvoir composer avec différents résultats à la première étape. Nous comprenons par ailleurs très bien qu'il faut que le transporteur et le propriétaire bénéficiaire de la marchandise participent tous les deux. Le meilleur exemple, c'est peut-être Canadian Tire. Les représentants de cette entreprise ont indiqué que 30 p. 100 de leurs unités de gestion de stock ou UGS proviennent actuellement d'Asie, mais que ce chiffre va passer à 50 p. 100 d'ici 2015. En ce moment, 90 p. 100 des produits de Canadian Tire passent par la côte Ouest, et 10 p. 100, par la côte Est. De 80 à 90 p. 100 de ses produits sont consommés dans le centre du pays, et, en fait, la côte Est se trouve plus près du centre que la côte Ouest. Si l'entreprise pouvait, en fait, augmenter la quantité de produits qu'elle offre en important 10 p. 100 plus de produits par la côte Est, cela représenterait au bout du compte des dizaines de millions de dollars de plus. Par ailleurs, si elle pouvait dégrouper ses marchandises et les charger dans des conteneurs de 53 pieds, elle pourrait réduire passablement la manutention. Pour ce qui est de l'importation, Canadian Tire transporte environ

operation. They have been trying to attract carriers to the East Coast of Canada for a number of years, and it is a critical mass that attracts those carriers.

Our support is that if we go to the beneficial cargo owners with the extreme value add that we have within the logistic park, we will be able to attract two or three of those beneficial cargo owners or more, which will provide that critical mass to allow that type of activity to take place. Therefore, it is a combination.

To answer your question directly, SSA Marine have excellent relations. As a matter of fact, they partner with a carrier on the West Coast of North America. They are currently constructing two terminals in Vietnam, and it is fair to say that, at the end of the day, those terminals will open with carriers already in line for those particular facilities. They are certainly capable of introducing carriers. However, as we have said, it is not divine right; we have to still go out and earn it. We have to develop the strongman deployments and at such a time when those carriers are changing their fleet so that we can accommodate those. Therefore, it is not only SSA Marine but also a combination of all the other partners that we have involved as well. Within the next three or four weeks, we will make several major announcements of other equally notable partners that we will be adding to that list.

**Senator Tkachuk:** In your first phase, when you open up, what will your capacity be, and is it based on an 8-hour day or a 24-hour day?

**Mr. Stevens:** The capacity for the first phase would be 1 million TEUs with the second phase being 2 million TEUs. However, based on volume, we can be as low as 250,000 TEUs and consider that a first phase.

The answer to your second question about the time of day, the answer is very simple. The vessel is worked upon arrival. The vessel has to be in and out of port in a very restricted period of time. The more technology, cranes, ability and efficiencies they have, the better able they are to attract those carriers. They have to be worked regardless of the time they come, whether it be time of day or day of week.

**Mr. Vickerman:** It is 24 hours a day, 365 days a year.

**Senator Tkachuk:** Halifax Port Authority, who was here earlier on this morning, said that they had the potential capacity to handle five times what they are handling now. Presently, they handle 500,000 TEUs — I believe that is right — and they felt they could go to 2.4 million or 2.5 million TEUs without any additional infrastructure. You say you will have a capacity of up to 2 million TEUs. Where will all that come from? Will you have

70 000 EVP par année, ce qui est très petit, comparativement à Wal-Mart qui en transporte 700 000 et qui vient à ce titre au premier rang en Amérique du Nord. On transporte près de 500 000 EVP vides pour les relocaliser. C'est très coûteux. Ils tentent d'attirer les transporteurs vers la côte Est du Canada depuis un certain nombre d'années, et il faut une masse critique pour les attirer.

Notre contribution est la suivante : si nous présentons aux propriétaires bénéficiaires de marchandises la valeur ajoutée extrêmement importante que nous permet d'offrir le parc logistique, nous allons être en mesure d'en attirer deux ou trois, ou peut-être plus, ce qui va créer cette masse critique nécessaire pour que ce genre d'activité ait lieu. C'est donc une combinaison de facteurs.

Pour répondre directement à votre question, SSA Marine a d'excellentes relations. En fait, l'entreprise s'est associée à un transporteur de la côte Ouest de l'Amérique du Nord. Elle est en train de construire deux terminaux au Vietnam, et il est juste de dire que, au bout du compte, lorsque ces terminaux vont ouvrir, il y aura une file de transporteurs là-bas. L'entreprise est certainement capable de lancer de nouveaux transporteurs. Cependant, comme nous l'avons dit, ce n'est pas un droit divin; nous devons encore travailler pour faire des gains. Nous devons faire en sorte d'être en mesure d'accueillir les gros joueurs, et ce, au moment où ces transporteurs remplacent leur flotte, de façon à pouvoir les accommoder. Il s'agit donc non seulement de SSA Marine, mais également de tous nos autres partenaires. Au cours des trois ou quatre prochaines semaines, nous allons faire plusieurs annonces importantes concernant l'ajout à cette liste de nouveaux partenaires tout aussi notables que les autres.

**Le sénateur Tkachuk :** Au cours de la première étape de votre projet, lorsque vous allez ouvrir, quelle sera votre capacité? Celle-ci est-elle fondée sur 8 heures ou sur 24 heures d'activité par jour?

**M. Stevens :** La capacité sera de 1 million d'EVP à la première étape, et de 2 millions d'EVP à la deuxième étape. Cependant, en fonction du volume, nous pourrions avoir une capacité de 250 000 EVP et appeler cela la première étape.

Pour répondre à votre question concernant le nombre d'heures d'activité par jour, la réponse est très simple. Les navires sont déchargés dès leur arrivée. Ils ne doivent se trouver dans le port que pendant une période très restreinte. Plus les ports ont d'outils technologiques et de grues et plus leur capacité et leur efficacité sont grandes, plus ils sont en mesure d'attirer ces transporteurs. Il faut pouvoir être en mesure de les décharger peu importe le moment où ils entrent dans le port, peu importe l'heure et le jour où ils arrivent.

**M. Vickerman :** C'est 24 heures sur 24, pendant toute l'année.

**Le sénateur Tkachuk :** Les représentants de l'administration portuaire de Halifax, qui étaient ici plus tôt ce matin, ont dit qu'ils avaient la capacité de recevoir cinq fois plus de conteneurs qu'à l'heure actuelle. En ce moment, ils reçoivent 500 000 EVP — je pense que le chiffre est exact —, et ils croient pouvoir passer à 2,4 ou 2,5 millions d'EVP sans augmenter l'infrastructure. Vous dites que votre capacité pourrait atteindre 2 millions d'EVP. D'où vont



to eat away at other ports, or do you believe that the world volume, Mr. Vickerman, which you showed on your slide, will deliver that providing we meet the business models to deliver that?

**Mr. Vickerman:** The market forecast for Melford indicates in the year 2015 that that throughput will be 1.5 million TEUs from a market-driven standpoint. We have looked at Halifax, which is a very capable port. We believe that they are currently at a throughput of 500,000 TEUs per year or thereabouts.

We believe that, at current capacities, their maximum practical capacity could be about 1.2 million TEUs. I am unfamiliar with the figure of 2.5 million TEUs and cannot comment on that. Let me assure you that Melford's traffic is incremental. It is not traffic that currently exists in Halifax.

The econometrics that I gave you indicate that the Asian import volumes on the West Coast will be restricted, that we will be constrained and that the manufacturers will flow backwards through the Suez in a reliable, less costly and faster mode.

Typically, one can go through the Red Sea now, past the Suez and deliver to the New York market one day faster than going across the Pacific. If that is the case, we have seen Class 1 railroads in the U.S., in Los Angeles-Long Beach, last year, raise their rates 35 per cent. We are facing a potential slowdown in terms of technology integrations into the labour unions. There are a variety of issues in Mexico where Mexico wants new gateways. I believe that the volumes, as you saw them in the slides today, will not be totally handled on the West Coast. Since 400 of the Fortune 500 manufacturers are already in the Yangtze River valley manufacturing, they will bring the freight around backwards through the Suez. That backwards flow, which we believe is more reliable, faster and cheaper is the pressure relief valve for the West Coast and is the primary driven value equation for this project. It is incremental on top of Halifax's current traffic.

The fastest growing port in North America on the East Coast is Savannah. In fact, just last month, lines moved from Charleston to Savannah. Charleston lost traffic. Halifax is not the only port having shifts in cargo in that process.

Why is Savannah so successful? They are successful because they are driving the distribution centre optimization of that flow. There are vessels going through the Suez directly to Savannah and not calling in New York or other major hubs.

venir tous ces conteneurs? Allez-vous gruger la part du marché des autres ports, ou croyez-vous que le volume de conteneurs transportés à l'échelle mondiale, sur lequel vous avez présenté une diapo, monsieur Vickerman, va être suffisant, pourvu que nous adoptions les modèles d'affaires qui nous permettront de transporter tous ces conteneurs?

**M. Vickerman :** Selon la prévision de marché pour Melford, en 2015, la capacité sera de 1,5 million d'EVP. Nous avons examiné la situation du port de Halifax, qui est un port d'une très grande capacité. Nous croyons que cette capacité est actuellement de 500 000 EVP par année environ.

Nous pensons que, compte tenu des capacités actuelles, la capacité pratique maximale de ce port pourrait être d'environ 1,2 million d'EVP. Je ne sais pas d'où vient ce chiffre de 2,5 millions d'EVP, et je ne peux rien dire là-dessus. Permettez-moi de vous assurer que le trafic à Melford serait un trafic supplémentaire. Il ne s'agit pas de conteneurs qui passent déjà par le port de Halifax.

Selon les prévisions économiques dont je vous ai fait part, le volume de marchandises importées de l'Asie qui va passer par la côte Ouest va être limité, nous allons faire face à des contraintes, et les fabricants vont passer par le canal de Suez dans l'autre direction pour transporter leurs marchandises de façon fiable, moins coûteuse et plus rapide.

En général, on peut passer par la mer Rouge en ce moment, puis par le canal de Suez pour livrer des marchandises sur le marché new-yorkais en un jour de moins qu'en passant par le Pacifique. Si c'est le cas, nous avons vu des sociétés ferroviaires de catégorie 1 des États-Unis qui desservent Los Angeles-Long Beach majorer leurs tarifs de 35 p. 100 l'an dernier. Nous sommes confrontés à un ralentissement potentiel au chapitre de l'intégration technologique au sein des syndicats. Il y a différents problèmes au Mexique; le Mexique veut de nouvelles portes d'entrée. Je pense que les volumes que vous avez vus dans les diapos aujourd'hui ne seront pas entièrement traités sur la côte Ouest. Comme 400 des manufacturiers Fortune 500 sont déjà installés dans la vallée du fleuve Yang-Tsé, ils vont transporter la marchandise dans l'autre sens par le canal de Suez. Ce transport dans l'autre direction, dont nous pensons qu'il est plus fiable, plus rapide et moins coûteux, est la soupape de la côte Ouest, et c'est la principale équation fondée sur la valeur de ce projet. Il s'agit d'un trafic supplémentaire au trafic actuel dans le port de Halifax.

Le port qui connaît la croissance la plus rapide sur la côte Est de l'Amérique du Nord, c'est celui de Savannah. En fait, le mois dernier, des lignes ont été déplacées de Charleston à Savannah. Charleston a perdu une partie de son trafic. Le port de Halifax n'est pas le seul à connaître des fluctuations au chapitre de la fluctuation de marchandises dans le cadre de ce processus.

Pourquoi le port de Savannah connaît-il autant de succès? Parce qu'il est à la tête du mouvement d'optimisation des centres de distribution pour ce trafic. Il y a des navires qui passent par le canal de Suez et qui vont directement au port de Savannah sans faire escale au port de New York ou dans d'autres ports importants.



To focus on logistic parks and distribution centres and to optimize the issues that Mr. Stevens talked about just previously is, in my opinion, the most paramount success factor that North American ports have. It is clear that the West Coast ports are twice as productive as the East Coast ports; much of that has to do with rail. Distribution centres' driven strategies are the next echelon of competitive factors for ports; and, in fact, Savannah is proof of that today in its growth.

Again, I am not familiar with Halifax's figure of 2.5 million TEUs, but between the present 1.2 million TEUs, Melford's figure of 1.5 million TEUs and the forecast from three independent, respected consultants, I believe that by 2015 to 2020 that there will be enough room for both. A rising tide will lift all boats; and, quite frankly, if there is not supportive, cooperative, cross-over modal cooperation in this gateway, the full value will not be achieved. Melford is not taking and is not targeted to take cargo from Halifax. There are two different value equations in play.

**Mr. Stevens:** Our market analysis concentrated on origins from Southeast Asia and the Indian subcontinent to destinations that could be competitive for Melford. Therefore, it did not include China's traffic in that analysis. We hear much of China's traffic, and it is a long route. However, it is actually here and demonstrated very clearly.

In the last five years, China, as a manifest origin, has taken over market share; the largest market share of the North Atlantic ports from Virginia to Halifax now is captive by China. It replaced Northern Europe. Therefore, it will not come; it is already here. It is a question of how much more will come. Again, to repeat, our market analysis, which developed those incremental volumes, was of Southeast Asia, Indian subcontinent.

**Senator Tkachuk:** Mr. Vickerman, when you were making your presentation, you talked about the shipping saving time between Europe and Halifax versus Europe and the Melford.

**Mr. Vickerman:** Yes, that is correct.

**Senator Tkachuk:** What was that number?

**Mr. Vickerman:** Our estimate is that there is a seven-hour sailing saving time at 20 knots to deliver product to Melford over Halifax. That would be a seven hours in and seven hours out, or 14 hours in total per vessel call.

**Senator Tkachuk:** How big is Nova Scotia anyway? That seems so difficult to believe.

**Mr. Vickerman:** If you look at the geography in the great circle route, it would take a vessel another seven hours to get down to Halifax.

Se concentrer sur les parcs logistiques et les centres de distribution et procéder à l'optimisation en ce qui concerne les questions dont M. Stevens vient juste de parler est à mon avis le facteur de succès le plus important pour les ports nord-américains. Il est clair que les ports de la côte Ouest sont deux fois plus productifs que ceux de la côte Est; cela est en grande partie attribuable au transport ferroviaire. Les stratégies axées sur les centres de distribution constituent l'échelon suivant des facteurs de concurrence des ports, et, en fait, le port de Savannah le prouve aujourd'hui par sa croissance.

Encore une fois, je ne sais pas d'où ce chiffre de 2,5 millions d'EVP pour le port de Halifax vient, mais vu le chiffre actuel de 1,2 million d'EVP, le chiffre pour Melford qui est de 1,5 million d'EVP et les prévisions de trois consultants indépendants de bonne réputation, je pense que, d'ici 2015 à 2020, il va y avoir assez de place pour les deux ports. La marée montante va soulever tous les bateaux, et, très sincèrement, je crois que, sans collaboration et sans entraide intermodale, on ne pourra tirer pleinement parti de la situation. Le terminal de Melford ne prend pas de marchandises au port de Halifax ni n'a pour objectif de le faire. Il y a deux équations différentes en jeu.

**M. Stevens :** Notre analyse de marché portait sur les marchandises en provenance de l'Asie du Sud-Est et du sous-continent indien et à destination de ports pouvant livrer concurrence au terminal de Melford. Ainsi, l'analyse exclut le trafic en provenance de la Chine. Nous entendons beaucoup parler de ce trafic, et c'est un long trajet. Cependant, le trafic passe bel et bien par ici, et cela a été montré très clairement.

Au cours des cinq dernières années, la Chine, comme point d'origine manifeste, a raflé une part du marché; la plus importante part du marché des ports de l'Atlantique Nord de la Virginie à Halifax est maintenant détenue par la Chine. Celle-ci a remplacé l'Europe du Nord. Ainsi, le trafic ne va pas venir; il est déjà ici. La question, c'est combien va-t-il y en avoir de plus? Encore une fois, pour répéter ce que j'ai dit, notre analyse du marché, qui nous a permis de conclure à l'augmentation du volume, concernait l'Asie du Sud-Est et le sous-continent indien.

**Le sénateur Tkachuk :** Monsieur Vickerman, dans votre exposé, vous avez parlé de la différence entre le temps qu'il faut pour transporter des marchandises de l'Europe à Halifax et de l'Europe à Melford.

**M. Vickerman :** Oui, c'est exact.

**Le sénateur Tkachuk :** Quel était le chiffre?

**M. Vickerman :** Nous estimons que, à 20 nœuds, il faut sept heures de moins pour livrer de la marchandise à Melford plutôt qu'à Halifax. C'est sept heures à l'arrivée et sept heures au départ, c'est-à-dire 14 heures chaque fois qu'un navire fait l'aller-retour.

**Le sénateur Tkachuk :** La Nouvelle-Écosse est-elle si grande que ça? Ça semble difficile à croire.

**M. Vickerman :** Si vous jetez un coup d'œil sur l'orthodromie, vous allez constater qu'il faut sept heures de plus à un navire pour se rendre à Halifax.

My argument would be that that 14 hours of sailing savings over a year's period is a couple of free turns on a \$100-million vessel across the Atlantic. When one has hundreds of vessels and is under that debt service to pay that off, having a couple of free turns on the Atlantic on an annual basis is an attractive argument.

**Senator Tkachuk:** Therefore, when they reach the railroad, is it longer?

**Mr. Vickerman:** No, sir, in fact, we have had extensive partnering and work with the CN railroad. Initially, the market assessment did not include New York.

**Mr. Stevens:** An hour and a half.

**Mr. Vickerman:** Sorry, an hour and a half.

**Mr. Stevens:** We lose an hour and a half.

**Senator Tkachuk:** Over Halifax.

**Mr. Stevens:** On the rails.

**Senator Tkachuk:** On the rails, and is that more expensive?

**Mr. Stevens:** On-land costs are always more expensive than water costs.

**Senator Tkachuk:** Yes, they are.

**Mr. Vickerman:** I want you to understand that when we now look at the New York consumption market, we believe we can deliver to the back door of New York faster and cheaper than the ship calling at the front door for the consumption in the Tri-State area of New York and the consumption zones in the Northern region. Therefore, we believe that coupling the vessel sailing-time saving, the saving of lower dwell time at the port because of the agile port issues, which we talked about earlier, and an optimized vessel-to-train transfer in partnering with CN, that we will develop a new capability for distribution centres along that route.

**The Chair:** Thank you very much for your presence with us this afternoon. We do appreciate the discussion we have had with you.

Senators, our next witnesses are from the Atlantic Canada Opportunities Agency, ACOA. We welcome Debbie Windsor, who is the vice-president, and Janine Fraser, who is a policies analyst.

We are pleased to have you with us.

**Deborah Windsor, Vice-President, Nova Scotia, Atlantic Canada Opportunities Agency (ACOA):** Thank you very much, Madame Chair. I am very pleased to be here today representing the Atlantic Canada Opportunities Agency, or ACOA as we are known. I want to provide you with an overview of the work of ACOA and to talk about some of the research that we have done and what we see as the next steps.

Ce que je dis, c'est que ces 14 heures de navigation de moins, sur un an, c'est deux ou trois traversées de l'Atlantique pour un navire de 100 millions de dollars. Pour l'entreprise qui en possède une centaine et qui est en train de payer le service de la dette pour cette flotte, quelques traversées de l'Atlantique gratuites par année, c'est un bon argument.

**Le sénateur Tkachuk :** Il faut donc que les marchandises parcourent une plus longue distance par la voie ferrée?

**M. Vickerman :** Non, monsieur. En fait, nous avons beaucoup travaillé en partenariat avec le CN. Au départ, l'évaluation du marché ne tenait pas compte de New York.

**M. Stevens :** Une heure et demie.

**M. Vickerman :** Désolé, une heure et demie.

**M. Stevens :** Nous perdons une heure et demie.

**Le sénateur Tkachuk :** Par rapport à Halifax.

**M. Stevens :** Dans le train.

**Le sénateur Tkachuk :** Dans le train; et est-ce que ça coûte plus cher?

**M. Stevens :** Le transport terrestre coûte toujours plus cher que le transport maritime.

**Le sénateur Tkachuk :** Oui, c'est exact.

**M. Vickerman :** Je veux que vous compreniez que, pour ce qui est du marché de consommation actuel de New York, nous croyons être en mesure de livrer des marchandises plus rapidement et à coût moindre à la porte arrière de New York que les bateaux qui arrivent à la porte de devant, c'est-à-dire pour la consommation dans la zone des trois États de New York et dans les zones de consommation de la région du Nord. Ainsi, nous pensons que, grâce au temps de navigation épargné, au temps d'arrêt moins long dans le port en raison des facteurs liés au port agile dont nous avons parlé tout à l'heure et à un transbordement optimisé des navires vers les trains, dans le cadre d'un partenariat avec le CN, nous allons créer une nouvelle capacité pour les centres de distribution le long de ce trajet.

**La présidente :** Merci beaucoup de vous être joints à nous cet après-midi. Nous sommes heureux d'avoir eu cette discussion avec vous.

Sénateurs, nos prochains témoins représentent l'Agence de promotion économique du Canada atlantique ou APECA. Nous accueillons Debbie Windsor, vice-présidente et Janine Fraser, analyste des politiques.

Nous sommes heureux de vous recevoir.

**Deborah Windsor, vice-présidente, Nouvelle-Écosse, Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA) :** Merci beaucoup, madame la présidente. Je suis très heureuse d'être ici aujourd'hui pour représenter l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, qu'on connaît mieux sous l'acronyme APECA. Je veux vous donner un aperçu du travail qu'effectue l'APECA et parler de certaines études que nous avons effectuées et de ce qui constitue selon nous les prochaines étapes.



As you know, the Government of Canada has identified the Atlantic Gateway as a priority within its broader gateways and border crossing strategy. It is also a priority for our agency because of the potential for significant economic benefits to the Atlantic Region. Because of this, ACOA has taken a very strong advocacy role in order to help advance this whole initiative within our region.

I am also the co-chair of the Atlantic Gateway Federal-Provincial Officials Committee, and I will be talking more about that committee later on. It is through this committee that we do much of the intergovernmental work and collaboration on an Atlantic-wide basis. I know that type of collaboration is very important to the work of this committee.

The focus of my remarks today will be on ACOA's role, our research and what we have learned through our engagement with the private sector.

In terms of our advocacy role, we have, within the agency, a number of advocacy priorities. We have a champion that takes on those priorities. Although I am the vice-president for Nova Scotia, we take a more Atlantic perspective on those advocacy files. The Atlantic Gateway is a file for which I am the Atlantic champion for ACOA. Therefore, in that light, we take specific initiatives, partner with the provincial government and work with the federal Government. We look at really developing an advocacy strategy, looking at research and coordination with all levels of government, with Transport Canada and as well with the private sector.

In terms of research, we have undertaken a number of initiatives, for example, the Asia Pacific Foundation of Canada; we sponsored work there, recognizing the work that they had done on the West Coast, which is very important to add that knowledge base to what we are doing here in Atlantic Canada. We commissioned work that was undertaken by APEC as well. Recently, our most comprehensive work was a study that we undertook in October of 2007, which looked at the business case around the Atlantic Gateway initiative, and I will go into that in more detail.

In terms of coordination — again, I know that whole area is very important to this committee — ACOA has taken a very active role in coordinating regional collaboration across provincial governments and the private sector.

In 2007, the Honourable Lawrence Cannon, representing Transport, Infrastructure and Communities Canada and my minister, the Honourable Peter MacKay, representing National Defence, and the Atlantic Canada Opportunities Agency signed the Atlantic Gateway MOU, with the four Atlantic provincial

Comme vous le savez, le gouvernement du Canada a défini la porte d'entrée de l'Atlantique comme étant l'une des priorités de sa stratégie globale des portes d'entrée des postes frontaliers. Cette porte d'entrée est aussi une priorité pour l'Agence, en raison des retombées économiques importantes qu'elle pourrait engendrer dans la région de l'Atlantique. Pour cette raison, l'APECA a décidé de jouer un rôle très actif dans la promotion de toute cette initiative dans notre région.

Je suis également coprésidente du Comité des représentants fédéraux-provinciaux sur la porte d'entrée de l'Atlantique, et je vais parler plus en détail de ce comité tout à l'heure. C'est par l'intermédiaire de ce comité que nous effectuons une bonne partie du travail intergouvernemental et de collaboration dans l'ensemble de la région de l'Atlantique. Je sais que ce genre de collaboration est très important par rapport au travail du comité.

Les observations que je vais formuler aujourd'hui vont porter sur le rôle de l'APECA, sur nos travaux de recherche et sur ce que nous avons appris dans le cadre de notre engagement auprès du secteur privé.

En ce qui concerne notre rôle de promotion, nous avons à l'Agence un certain nombre de priorités. Il y a une personne dans nos rangs qui s'occupe de ces priorités. Je suis vice-présidente pour la Nouvelle-Écosse, mais pour ces dossiers de promotion, nous envisageons les choses davantage du point de vue de l'ensemble de la région de l'Atlantique. Je suis la représentante de l'Atlantique au sein de l'APECA pour ce qui est du dossier de la porte d'entrée de l'Atlantique. Ainsi, dans cette perspective, nous lançons des initiatives particulières, nous nous associons au gouvernement provincial et travaillons avec le gouvernement fédéral. Nous envisageons l'élaboration d'une vraie stratégie de promotion, des travaux de recherche et une coordination avec tous les ordres de gouvernement, avec Transports Canada et avec le secteur privé.

En ce qui concerne la recherche, nous sommes à l'origine d'un certain nombre d'initiatives, notamment de la Fondation Asie-Pacifique du Canada; nous avons parrainé des travaux de cette organisation, en reconnaissant la valeur du travail qu'on a fait sur la côte Ouest, et le fait qu'il est très important d'intégrer cet ensemble de connaissances à ce que nous faisons ici, dans la région de l'Atlantique. Nous avons fait faire des travaux entrepris par le CEPA aussi. Récemment, le travail le plus exhaustif que nous avons fait a été une étude que nous avons effectuée en octobre 2007, qui portait sur l'analyse de rentabilisation de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique, et je vais en parler plus en détail.

En ce qui concerne la coordination — encore une fois, je sais que toute cette question est très importante aux yeux des membres du comité —, l'APECA a joué un rôle de coordination très actif au chapitre des collaborations régionales entre les gouvernements provinciaux et le secteur privé.

En 2007, l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, le ministre duquel je relève, l'honorable Peter MacKay, ministre de la Défense nationale, et l'Agence de promotion économique du Canada atlantique ont signé le PE de la porte d'entrée de



governments. That was a very significant undertaking that represented a strong level of cooperation amongst the federal and provincial departments. That occurred October 5, 2007.

The MOU sets out an agreement to develop an Atlantic Gateway strategy. This strategy will identify the necessary policy and regulatory changes, infrastructure investments and security issues that are necessary to make the Atlantic Gateway work.

The MOU commits governments to work together and, more importantly, to work with the private sector to ensure their views, concerns and actions are reflected in this work. While this strategy — and you will see through the MOU — is intended to be completed in no longer than 24 months, there is an opportunity to take early action on implementing a number of components. An example of one of those is marketing, and we hear that again and again as being very important to the Atlantic Gateway initiative.

As well, the MOU states that the Atlantic Gateway Federal-Provincial Officials Committee will be the key forum for federal-provincial collaboration amongst the parties in the development of the gateway. I co-chair this with an ADM from the New Brunswick Department of Transportation.

This committee, I should note, was first established in January of 2007. We meet on a regular basis, generally once a month, sometimes every two weeks, depending on what actions we are focusing on. There are 10 members of the committee, representation from each of the four Atlantic provinces, ACOA and Transport Canada.

The mandate, as I mentioned, is to develop a strategy. We have also identified some specific tasks that include areas of public policy and private sector activity with direct impact on the effectiveness and growth related to the Atlantic Gateway — which focuses on, for example, skills, marketing, energy, research and development; to identify approaches and timing related to private sector involvement; and to develop the overall strategy.

I should note, as well, that the whole area of private sector engagement is very important to the committee. We were a bit slow in getting the level of engagement that we hoped to get because it was important for the federal-provincial committee to first gel as a committee. We have undertaken a number of private sector consultations. We also, as ACOA, have linked into some provincial private sector consultations that have been undertaken. I will talk a later in terms of some of the observations that we have gleaned from these sessions.

l'Atlantique avec les quatre gouvernements provinciaux de la région. Ça a été une entreprise très importante qui a exigé un grand effort de collaboration de la part des ministères fédéraux et provinciaux. Le PE a été signé le 5 octobre 2007.

Ce PE concerne l'élaboration d'une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique. Celle-ci va préciser les modifications qu'il faudra apporter aux politiques et aux règlements, les investissements qu'il faudra faire au chapitre de l'infrastructure et les questions de sécurité qu'il faudra régler pour que la porte d'entrée de l'Atlantique fonctionne.

En signant ce PE, les gouvernements se sont engagés à travailler ensemble, et, ce qui est encore plus important, à travailler avec les représentants du secteur privé pour s'assurer que leurs points de vue, leurs préoccupations et leurs actions se reflètent dans ce travail. La période d'application de la stratégie — vous le verrez dans le texte du PE — doit être au maximum de 24 mois, mais il est possible de prendre des mesures précoces pour mettre en application un certain nombre de composantes. L'une de ces composantes, c'est le marketing, et nous entendons continuellement dire qu'il s'agit d'une chose très importante dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique.

Par ailleurs, le texte du PE précise que le Comité des représentants fédéraux-provinciaux sur la porte d'entrée de l'Atlantique sera la principale tribune pour la collaboration fédérale-provinciale des parties prenantes au processus de création de la porte d'entrée. Je copréside ce comité avec un SMA du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick.

Je devrais signaler que le comité a été formé en janvier 2007. Nous nous réunissons régulièrement, généralement une fois par mois, et parfois aux deux semaines, en fonction des mesures que nous envisageons. Le comité compte dix membres, qui représentent chacune des quatre provinces de l'Atlantique, l'APECA et le ministère des Transports.

Comme je l'ai déjà dit, le comité a pour mandat d'élaborer une stratégie. Nous avons également défini des tâches particulières, qui concernent notamment certaines activités liées aux politiques publiques et au secteur privé et qui ont une incidence directe sur l'efficacité et la croissance liées à la porte d'entrée de l'Atlantique — l'accent étant mis, entre autres, sur les compétences, le marketing, l'énergie, la recherche et le développement — pour déterminer les approches en ce qui concerne la participation du secteur privé et le moment opportun pour cette participation et pour élaborer la stratégie globale.

Je devrais aussi signaler que toute la question de l'engagement du secteur privé est très importante aux yeux du comité. Il nous a fallu un peu de temps pour obtenir le degré d'engagement que nous espérons obtenir, parce qu'il était important pour le comité fédéral-provincial de commencer par travailler en harmonie. Nous avons effectué un certain nombre de consultations auprès du secteur privé. Nous avons également, à l'APECA, établi des liens au moment où des consultations provinciales auprès du secteur privé ont été entreprises. Je vais parler tout à l'heure de certaines des idées que nous avons glanées à l'occasion de ces séances.

In terms of the opportunity for the Atlantic Gateway, I know that you are very aware of that; and, again, we have provided copies of the business case, and it is strongly outlined in that case.

As you know, the federal government certainly recognizes the opportunity from the deeply integrated global supply chains and the growth that has happened with respect to national trade. We are looking at a very integrated approach, including both physical and policy infrastructure. At the national level, the development of our national strategic gateways and trade corridors is a key priority.

Canada is making an unprecedented, long-term investment in infrastructure totalling \$33 billion over the next seven years through the Building Canada plan. Within that, there is a \$2.1-billion Gateways and Border Crossings Fund to improve the flow of goods between Canada and the rest of the world. This merit-based fund will help enhance infrastructure at key locations, such as major border crossings between Canada and the United States and, as well, supporting the Atlantic Gateway.

We know that the Atlantic Gateway is an integral part of Canada's national gateway system along with the other key components, such as the Asia Pacific Gateway and the Ontario-Quebec corridor. It is key that these three gateways work as a system and complement each other rather than compete with each other. In fact, through initiatives, such as short sea shipping, we have the opportunity to see increased collaboration between ports; for example, the Port of Halifax and the Port of Montreal.

The Atlantic Gateway is a key part of that system that makes Canada more globally competitive. We know that we have a competitive edge, and the intent is to build on that competitive edge.

In terms of studies, I mentioned the APEC study, which looks at the issues and challenges from a rather broad perspective in terms of existing transportation assets. We have the Asia Pacific Foundation of Canada work, commissioned by us, that looks more broadly at the gateway opportunity but focuses in on the impact of the global supply chains and how the Atlantic Gateway fits within that.

Finally, we have the *Atlantic Gateway Business Case*, which was commissioned by ACOA. It was undertaken by a team of three consultants: one international, one national and one local. It was the national one that took the lead, InterVISTAS Consulting. They have done a considerable amount of work for the Asia Pacific Gateway. This was extremely helpful to ensuring that the opportunity within Atlantic Canada is positioned in a complementary fashion.

En ce qui concerne la pertinence de la porte d'entrée de l'Atlantique, je sais que vous en avez tout à fait conscience, et, encore une fois, nous vous avons fourni des exemplaires de l'analyse de rentabilisation, et celle-ci montre bien les possibilités qu'offre la porte d'entrée.

Comme vous le savez, le gouvernement fédéral reconnaît clairement les possibilités qu'offre l'intégration profonde des chaînes d'approvisionnement mondiales et la croissance qui a eu lieu au chapitre du commerce national. Nous envisageons une approche très intégrée, en ce qui concerne l'infrastructure tant physique que des politiques. À l'échelle nationale, la mise en place de nos portes d'entrée stratégiques et de nos couloirs d'échange est une priorité.

Le Canada fera au cours des sept prochaines années dans le cadre du plan Chantiers Canada un investissement à long terme sans précédent qui totalisera 33 milliards de dollars. De cette somme, 2,1 milliards de dollars seront investis dans le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, qui vise l'amélioration des échanges de biens entre le Canada et le reste du monde. Ce fonds, axé sur l'octroi de sommes en fonction du mérite, permettra l'amélioration de l'infrastructure à certains endroits stratégiques, par exemple les principaux postes frontaliers à la frontière canado-américaine, et il permettra de soutenir la porte d'entrée de l'Atlantique.

Nous savons que la porte d'entrée de l'Atlantique fait partie intégrante du système national de porte d'entrée du Canada, comme d'autres éléments importants, notamment la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique et le couloir Ontario-Québec. Le fait que ces trois portes d'entrée fonctionnent comme un système et se complètent plutôt que de se livrer concurrence est important. En réalité, des initiatives comme celles du transport maritime à courte distance offrent des possibilités de collaboration accrue entre les ports, par exemple entre le port de Halifax et celui de Montréal.

La porte d'entrée de l'Atlantique est un élément important de ce système qui améliore la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale. Nous savons que nous avons un avantage concurrentiel, et l'intention est d'en profiter.

Pour ce qui des études, j'ai mentionné celle qu'a effectué le CEPA, qui porte sur les problèmes et les défis qui se posent d'un point de vue plutôt général au chapitre du réseau de transport existant. Il y a également le travail que nous avons demandé à la Fondation Asie-Pacifique du Canada de faire, et qui porte de façon plus générale sur les possibilités qu'offre la porte d'entrée, mais du point de vue de l'incidence des chaînes d'approvisionnement mondiales et de la façon dont la porte d'entrée de l'Atlantique s'inscrit dans ce contexte.

Enfin, il y a l'*Analyse de rentabilisation de la porte d'entrée de l'Atlantique*, que l'APECA a fait faire. C'est une équipe de trois consultants qui l'a effectuée : un consultant de l'étranger, un du pays et un de l'Atlantique. C'est le consultant du pays, InterVISTAS Consulting, qui a dirigé les travaux. Cette organisation a beaucoup travaillé sur la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Ce travail a été extrêmement utile lorsqu'on a voulu s'assurer de tirer parti des possibilités qui s'offraient dans la région de l'Atlantique de façon complémentaire.



The *Atlantic Gateway Business Case* looks at a number of components to increase capacity and improve competitiveness: first, improved marketing and product development — specific strategies for target markets, trade missions, in-country representatives in key markets; second, gateway infrastructure improvements and protection — the development of a multimodal action plan to identify infrastructure priorities, improve truck access turn-around time at ports, consideration of plans for new berth capacity and land-use planning; third, security and border efficiency improvements and to become an early adopter and implementer of leading-edge technology services; fourth, stakeholder collaboration to create an industry advisory group, develop communication strategies to communicate what the gateway concept is and how governments can support it; fifth, policy initiatives to improve competitiveness; and sixth, development of the region's human resources.

This study has helped to facilitate the consensus, particularly at that federal-provincial table, of developing this common understanding and information base and really looking at helping us to understand where best to focus our actions. We are considering these recommendations at the federal-provincial table as we develop our strategy. The whole area of marketing, for example, has been identified as a first priority.

Moving on to private sector engagement, I mentioned earlier that ACOA has engaged the private sector through a number of means. We consistently hear about certain areas in those consultations. Marketing is identified as the top priority. Our ports and airports are well-positioned, as you have heard, to handle more traffic, and this is where governments can best support the private sector in the short term. This is what the private sector tells us. They also tell us that there are a number of policy issues that we can address, and those include the following: facilitation of increased interprovincial trade, air accessibility, border security issues and positioning our workforce so that they have the necessary skills and labour practices to ensure that we have a competitive workforce.

As well, we have heard that the private sector would like to see a focus and a concern related to environmental issues. We have also heard that this is an opportunity to position our ports as green ports and a way to rise above the others; in effect, the idea of the Atlantic Gateway embracing environmental stewardship in a meaningful way but also in terms of marketing.

*L'Analyse de rentabilisation de la porte d'entrée de l'Atlantique* porte sur un certain nombre d'éléments liés à l'accroissement de la capacité et de la compétitivité : premièrement, l'amélioration du marketing et du processus d'élaboration des produits — des stratégies axées sur les marchés cibles, des missions commerciales, des représentants sur place pour les principaux marchés; deuxièmement, l'amélioration et la protection de l'infrastructure de la porte d'entrée — l'élaboration d'un plan d'action multimodal dans le but de définir les priorités en matière d'infrastructure, la réduction du temps de rotation aux points d'accès routiers des ports, l'étude de plans de nouveaux postes de mouillage et l'aménagement du territoire; troisièmement, l'accroissement de la sécurité et de l'efficacité des postes frontaliers et le fait d'adopter rapidement des services technologiques de pointe; quatrièmement, la collaboration des intervenants dans le cadre du processus de création d'un groupe consultatif de l'industrie, l'élaboration de stratégies de communication pour la diffusion de l'idée de porte d'entrée et de la façon dont les gouvernements peuvent l'appuyer; cinquièmement, des initiatives stratégiques visant l'accroissement de la compétitivité; enfin, le développement des ressources humaines à l'échelle régionale.

L'étude a permis d'atteindre un consensus plus facilement, surtout dans les négociations fédérales-provinciales, pour ce qui est de définir cette idée commune et cet ensemble de renseignements et d'envisager vraiment des façons de nous aider à déterminer les meilleures mesures à prendre. Nous tenons compte de ces recommandations dans le processus d'élaboration de notre stratégie dans le cadre d'une collaboration fédérale-provinciale. Toute l'idée du marketing, par exemple, est vue comme la principale priorité.

Au chapitre de l'engagement du secteur privé, j'ai mentionné tout à l'heure que l'APECA a sollicité la participation du secteur privé par un certain nombre de moyens. Nous entendons continuellement parler des mêmes choses au cours de ces consultations. Le marketing est vu comme la principale priorité. Nos ports et nos aéroports sont bien placés, comme vous l'avez entendu dire, pour accueillir davantage de trafic, et c'est à cet égard que les gouvernements peuvent le mieux appuyer le secteur privé à court terme. C'est ce que les représentants du secteur privé nous disent. Ils nous disent également qu'il y a un certain nombre de questions relatives aux politiques que nous pouvons régler, dont les suivantes : le fait de faciliter l'accroissement du commerce interprovincial, l'accessibilité par transport aérien, les questions relatives à la sécurité à la frontière et le positionnement de notre main-d'œuvre, de façon à la doter des compétences et des pratiques de travail nécessaires pour qu'elle soit concurrentielle.

De plus, on nous a dit que le secteur privé aimerait voir l'accent mis sur les questions environnementales et qu'on se préoccupe de celles-ci. On nous a également dit que cela est une occasion de faire de nos ports des ports écologiques et de leur donner un avantage par rapport aux autres ports; en effet, l'idée d'intégrer un volet important d'intendance de l'environnement à la porte d'entrée de l'Atlantique, mais également au chapitre du marketing...



With respect to new opportunities, the private sector is identifying exploring new ways to expand the market reach. This involves creative consideration of a whole range of existing assets, including such initiatives as maximizing the shortline railways in Atlantic Canada and Northeastern U.S. to establish a rail route from Halifax to Boston.

Short sea shipping, I know you have heard much about that. It is consistently raised in terms of its economic possibilities, for example, between the region and Northeast U.S. ports, and between Halifax and Montreal-Hamilton.

We have heard repeatedly that the window of opportunity is very short, and we need to act now. We need to identify these opportunities and the constraints and put some initiatives in place that will enable us to capitalize on this expanding international trade.

In all of this, ACOA's goal in the Atlantic Gateway is to help us position our assets to capture those opportunities presented by global trade and transportation. We will continue to do this through our research, through direct partnerships with key partners, including the private sector, provincial governments and other organizations, for example, the Atlantic Provinces Chambers of Commerce, Canadian Manufacturers & Exporters, Greater Halifax Partnership, the Halifax Gateway Council to name a few.

There has been consistent messaging from the research as well as from the private sector that the greatest and most immediate opportunity is for containers. We want to work toward maximizing other high-growth opportunities in Atlantic Canada, such as air cargo and air and cruise passenger travel, and this will be all part of the development of the Atlantic Gateway strategy. We have some analytical work ahead of us and that is part of the plan of the Federal-Provincial Officials Committee.

The next steps are the development of the strategy. ACOA is dedicating resources to ensure that the work of the Atlantic Gateway Federal-Provincial Officials Committee is done thoroughly and in a timely manner. We have dedicated resources to help develop the gateway in each of the provinces. A second action item is to implement a marketing strategy. Then, in terms of looking at other growth and development initiatives, we will continue to work with our partners to implement specific initiatives and actions that have the potential to grow the gateway opportunities. Growing the transload industry, for example, has been a priority activity here in Nova Scotia. ACOA has supported a collaborative approach to this challenge through research and

En ce qui concerne les nouvelles possibilités qui s'offrent, le secteur privé envisage de nouvelles façons d'étendre la portée du marché. Cela suppose l'adoption d'un point de vue créatif sur un ensemble d'éléments d'infrastructure existants, il s'agit notamment d'initiatives comme celle visant à tirer parti au maximum des voies ferrées de courte ligne dans la région de l'Atlantique et dans le nord-est des États-Unis pour établir une ligne Halifax-Boston.

Je sais que vous avez beaucoup entendu parler de transport maritime à courte distance. On soulève constamment la question lorsqu'il s'agit de parler des possibilités que ce transport offre sur le plan économique, par exemple, le transport entre la région et les ports du nord-est des États-Unis, ainsi qu'entre Halifax et Montréal-Hamilton.

Nous avons entendu dire à de nombreuses reprises que la possibilité ne va pas exister éternellement, et nous devons agir dès maintenant. Nous devons cerner les possibilités et les contraintes et mettre en place des initiatives qui vont nous permettre de tirer parti de l'augmentation du volume des échanges à l'échelle internationale.

Dans tout cela, le but que poursuit l'APECA avec la porte d'entrée de l'Atlantique est de nous aider à tirer parti de notre infrastructure pour profiter des possibilités qu'offrent les échanges et le transport à l'échelle mondiale. Nous allons continuer à le faire par l'intermédiaire de nos travaux de recherche, ainsi que des partenariats que nous concluons directement avec certains intervenants importants, notamment le secteur privé, les gouvernements provinciaux et d'autres organisations, par exemple, les chambres de commerce des provinces de l'Atlantique, Manufacturiers et exportateurs du Canada, le Greater Halifax Partnership et le Halifax Gateway Council, pour n'en nommer que quelques-uns.

Les chercheurs et les représentants du secteur privé nous livrent continuellement le même message : la possibilité la plus importante et qui s'offre le plus immédiatement, c'est celle des conteneurs. Nous voulons faire en sorte de tirer parti au maximum des autres possibilités de forte croissance qui s'offrent dans la région de l'Atlantique, notamment dans les domaines du transport aérien de marchandises et des croisières, et tout cela va faire partie du processus d'élaboration de la stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique. Il nous reste du travail analytique à faire, et cela fait partie du plan du Comité des représentants fédéraux-provinciaux.

Les prochaines étapes ont trait à l'élaboration de la stratégie. L'APECA consacre des ressources au fait de s'assurer que le Comité des représentants fédéraux-provinciaux sur la porte d'entrée de l'Atlantique effectue son travail en profondeur et en temps opportun. Dans chacune des provinces, nous consacrons des ressources à la mise en place de la porte d'entrée. Une autre mesure à prendre, c'est l'application d'une stratégie de marketing. Ensuite, pour ce qui est d'envisager d'autres initiatives de croissance, nous allons continuer de travailler avec nos partenaires à des initiatives et des mesures particulières pouvant permettre la multiplication des possibilités qu'offre la porte d'entrée. Par exemple, ici, en Nouvelle-Écosse, l'une des activités

through resources. We will continue to support specific initiatives being done at the provincial level to grow and to improve the Atlantic Gateway.

I want to thank you very much for inviting me here today. This is the end of my formal presentation, and I am very pleased now to take questions.

**The Chair:** In APEC's report on Atlantic transportation and gateway, entitled *The Changing Global Economy: The Implications and Opportunities for Transportation in Atlantic Canada*, it is said that:

If the Port of Halifax increases its container handling from Europe and Asia, there may be potential spillover effects to other Atlantic ports to provide complementary services. However, the scope for this potential is not yet clear. It is also not clear if there is potential for Atlantic companies to add value by capturing additional supply chain activity in the region.

I would like to have your comments on that.

**Ms. Windsor:** All kind of forecasts have been done with respect to the potential container traffic. The baseline forecast done in InterVISTAS study that we commissioned, which was after the APEC study, indicated that there was certainly potential to grow. The baseline identified in that study was 2 million TEUs by 2025, which clearly indicates that there is an opportunity for other Atlantic Canadian ports. As well, I believe that the Port of Halifax and the Port of Saint John, for example, work very well together in terms of that spillover capacity, particularly with respect to bulk cargo.

**Senator Oliver:** Thank you, Ms. Windsor, for a most excellent and comprehensive report. It covered many of the issues that this committee has been looking at; I will have to study it in greater detail.

You are co-chair of an extremely important organization arising from the memorandum of understanding signed between the four Atlantic provinces and the Government of Canada. I am wondering if there should not be another MOU between the various ports in Nova Scotia who would like to be the gateway port. Do you feel that an Atlantic Gateway can include the Port of Sydney, the Port of Canso, and the Port of Halifax?

**Ms. Windsor:** Absolutely. I have had meetings with the Port of Sydney, the Strait of Canso, the Melford group and Halifax. Looking again at what the business case tells us, the opportunity is there and it is very important that these ports do work together. The baseline we have identified indicates that there is a need for

prioritaires a été celle qui consiste à favoriser la croissance du secteur du transbordement. L'APECA a favorisé une démarche de collaboration pour relever ce défi par l'intermédiaire de la recherche et des ressources. Nous allons continuer d'appuyer des initiatives particulières à l'échelle provinciale visant à donner de l'ampleur à la porte d'entrée de l'Atlantique et à l'améliorer.

Merci beaucoup de m'avoir invitée ici aujourd'hui. Mon exposé est terminé, et je suis tout à fait disposée à répondre aux questions.

**La présidente :** Le rapport de l'APECA sur les transports et la porte d'entrée de l'Atlantique intitulé *Transformation de l'économie mondiale : Enjeux et possibilités pour le transport au Canada atlantique* se lit comme suit :

Si le port de Halifax renforce sa capacité de manutentionner les conteneurs arrivant de l'Europe et de l'Asie, cela pourrait, en tant qu'effet secondaire, permettre aux autres ports de la région de l'Atlantique d'offrir des services complémentaires. Toutefois, l'ampleur de cette éventualité n'est pas encore claire. Il n'a pas non plus encore été précisé si les entreprises de la région de l'Atlantique peuvent y ajouter une valeur en assumant les activités complémentaires entourant la chaîne d'approvisionnement dans la région.

J'aimerais savoir ce que vous avez à dire là-dessus.

**Mme Windsor :** On a fait toutes sortes de prévisions quant au nombre de conteneurs qui pourraient passer par le port. La prévision minimale faite par InterVISTAS dans le cadre de l'étude que nous lui avons commandée, après l'étude du CEPA, indique qu'il y a certainement une possibilité de croissance. La prévision minimale dans le cadre de cette étude était de 2 millions d'EVP d'ici 2025, ce qui indique clairement qu'il y a une occasion à saisir pour les autres ports de la région de l'Atlantique. De plus, je pense que le port de Halifax et le port de Saint John, par exemple, pourraient très bien travailler ensemble pour ce qui est de cette capacité supplémentaire, surtout en ce qui a trait à la marchandise en vrac.

**Le sénateur Oliver :** Merci, madame Windsor, de nous avoir présenté un rapport excellent et très exhaustif. Ce rapport porte sur bon nombre des questions que le comité a abordées; je vais devoir l'examiner en détail.

Vous coprésidez une organisation extrêmement importante dont la création découle du protocole d'entente signé par les quatre provinces de l'Atlantique et le gouvernement du Canada. Je me demande s'il ne devrait pas y avoir un autre PE que signeraient les différents ports de la Nouvelle-Écosse qui aimeraient faire partie de la porte d'entrée. Pensez-vous que les ports de Sydney, Canso et Halifax peuvent tous faire partie de la porte d'entrée de l'Atlantique?

**Mme Windsor :** Certainement. J'ai participé à des réunions avec les représentants du port de Sydney, du détroit de Canso, du groupe Melford et du port de Halifax. Si nous revenons sur ce que l'analyse de rentabilisation nous apprend, il y a une occasion à saisir, et il est très important que ces ports travaillent ensemble.



additional capacity. Therefore, the ports have got to work together, and to some extent they do, but I think that definitely could be strengthened.

**Senator Oliver:** According to last year's figures for the Port of Halifax, which is the only one open and operating now, it actually lost container traffic in 2007. The port lost two major lines.

**Ms. Windsor:** It lost two lines, which I understand is the result of structural changes that happened within the industry itself as opposed to a competitive advantage that the port might have. The decisions were made within those companies.

There is a huge opportunity to attract other lines to this region. Given the growth that is happening internationally, given the competitive advantage that we feel we have, we feel that we can grow this, and marketing is key. We have to get out there and we have to start more aggressively selling together, as a team. As an Atlantic team, we have to be selling this competitive advantage. The misconceptions out there are surprising. For example, there is not a clear understanding that we have an ice-free port.

**Senator Oliver:** If, for example, Sydney, Melford and Halifax are all targeting Vietnam as a source of container traffic, in the absence of cooperation between the three ports, Vietnam will hear representations from these three places and will say, "They do not seem to have their act together, so we will go down to Savannah."

**Ms. Windsor:** You are right.

**Senator Oliver:** We will lose out. A lot of capital, including some of your capital, can be put to developing these ports and they will all go down. In the absence of cooperation for marketing and everything else, I cannot see success at the end of the line.

**Ms. Windsor:** When we as a government look at marketing, it is critical that we market the region, not market one particular business within the region. I think that approach will help bring those relationships together.

**Senator Oliver:** How much money has the Atlantic Canada Opportunities Agency or the government put into the Atlantic Gateway concept to date, and how much is promised?

**Ms. Windsor:** In terms of the promise, that is difficult to say because the gateway funds themselves are competitive. Anything that would come forward from this region would have to be competitive in order to access dollars from the \$2.1 billion.

La prévision de base que nous avons faite indique le besoin d'une capacité supplémentaire. Ainsi, les ports doivent travailler ensemble, et, dans une certaine mesure, ils le font déjà, mais je pense que c'est quelque chose qui doit assurément être renforcé.

**Le sénateur Oliver :** D'après les chiffres de l'an dernier concernant le port de Halifax, qui est le seul port ouvert et en activité en ce moment, le trafic de fret conteneurisé a diminué en 2007. Le port a perdu deux transporteurs importants.

**Mme Windsor :** Il a perdu deux transporteurs, ce qui, d'après ce que je comprends, découle de changements structurels s'étant produits au sein du secteur lui-même, plutôt que d'un avantage concurrentiel que le port pourrait avoir. Les décisions ont été prises au sein des entreprises concernées.

Il y a d'excellentes possibilités d'attirer d'autres transporteurs dans la région. Compte tenu de la croissance à l'échelle internationale, et compte tenu de l'avantage concurrentiel que nous pensons avoir, nous croyons pouvoir donner de l'ampleur à cela, et le marketing joue un rôle essentiel à cet égard. Nous devons faire des démarches et commencer à mieux vendre notre salade ensemble, comme une équipe. Il faut que nous formions une équipe de l'Atlantique pour vendre cet avantage concurrentiel. C'est surprenant les fausses idées qui circulent. Les gens ne sont pas sûrs, par exemple, que notre port est libre de glace.

**Le sénateur Oliver :** Si, par exemple, les ports de Sydney et de Halifax et le terminal de Melford ciblent tous le Vietnam comme source de trafic de conteneurs, et qu'il n'y a pas de collaboration, les gens au Vietnam vont voir que les trois ports font des démarches auprès d'eux et vont penser que ces ports ne sont pas organisés, ce qui fait qu'ils vont choisir le port de Savannah à la place.

**Mme Windsor :** Vous avez raison.

**Le sénateur Oliver :** Nous allons y perdre. Beaucoup de capital, y compris une partie du vôtre, peut être consacré à l'amélioration de ces ports sans que cela n'empêche les conteneurs d'aller ailleurs. S'il n'y a pas de collaboration au chapitre du marketing et pour tout le reste, je pense qu'on ne connaîtra pas le succès au bout du compte.

**Mme Windsor :** Lorsque le gouvernement envisage la question du marketing, il est essentiel que nous fassions la promotion de la région, et non d'une seule entreprise de la région. Je pense que cette approche va contribuer à resserrer les liens.

**Le sénateur Oliver :** Combien d'argent l'Agence de promotion économique du Canada atlantique ou le gouvernement ont-ils investi dans le concept de porte d'entrée de l'Atlantique jusqu'à maintenant, et combien a-t-on promis d'argent?

**Mme Windsor :** Pour ce qui est de la promesse, c'est difficile à dire, parce que les fonds pour les portes d'entrée sont eux-mêmes concurrentiels. Tout ce qui peut être proposé par la région doit être concurrentiel pour qu'on y consacre une partie des 2,1 milliards de dollars.



In terms of expenditures to date, the business case itself was a significant expenditure that was put towards the whole concept. We have also funded studies related to the airport and studies related to the port. I do not have the total, but we can certainly provide that to the committee.

**Senator Oliver:** That would be useful. Has any other Atlantic Gateway money been pledged and made public?

**Ms. Windsor:** No, not like for Western Canada and Central Canada, but we do have to recognize that in Eastern Canada it is an opportunity. In Central and Western Canada, there are issues that need to be addressed right away, which is the reasoning behind that. In terms of the federal-provincial committee, we are trying to develop a rationale for an opportunity.

**Senator Mercer:** I was tempted to quote Lucien Bouchard about us being slapped in the face by having to compete for the money. There is money set aside for Central Canada, there is money set aside for the Pacific Gateway. I am very disappointed that there is no money set aside in the last budget for the Atlantic Gateway. There is money there that we can apply for and compete for, but there are no specific funds. Am I correct on that?

**Ms. Windsor:** That is correct.

**Senator Mercer:** When you did this work, did you factor the Melford terminal into your plan?

**Ms. Windsor:** The consultations that were done prior to the business case focused on current operations, but the consultants certainly were aware of the plans around Melford.

**Senator Mercer:** Okay, but the actual numbers that Melford is projecting are not reflected in that.

**Ms. Windsor:** No. These were independent of Melford's numbers. I believe the consultant they are using was one of the consultants we used as well.

**Senator Mercer:** The MOU has been signed. Who signed it? Who is really driving this? There are many players here, but I do not see a champion; I do not see a Captain Atlantic saying, "I will drive this forward."

What happens next? You used the 24-month time frame. What happens after that 24 months?

**Ms. Windsor:** Minister MacKay, Minister Cannon and the four provincial ministers of transportation signed the MOU. It was signed on October 5, 2007.

As for who is driving it, Minister MacKay is very much the champion for the Atlantic Gateway. The federal-provincial officials committee is driving the work, and I am the co-chair of that with the Province of New Brunswick. We are the group that

Pour ce qui est des dépenses engagées jusqu'à maintenant, l'analyse de rentabilisation elle-même a été une dépense importante pour tout le concept. Nous avons également financé des études liées à l'aéroport et des études liées au port. Je ne connais pas le total, mais c'est un chiffre que nous pouvons assurément fournir au comité.

**Le sénateur Oliver :** Ce serait utile. A-t-on promis publiquement une quelconque autre somme pour la porte d'entrée de l'Atlantique?

**Mme Windsor :** Non, pas comme dans les cas de l'ouest et du centre du Canada, mais nous devons reconnaître le fait qu'il y a une occasion à saisir dans l'est du Canada. Dans la région centrale et dans l'ouest du pays, il y a des problèmes à régler immédiatement, et c'est ce qui justifie cela. Au comité fédéral-provincial, nous essayons de rédiger une justification relativement à l'occasion à saisir.

**Le sénateur Mercer :** J'ai été tenté de citer Lucien Bouchard pour qui le fait d'avoir à nous battre pour obtenir l'argent était une gifle en plein visage. Il y a de l'argent réservé pour le Centre du Canada, et il y en a pour la porte d'entrée du Pacifique. Je suis très déçu du fait qu'il n'y ait pas d'argent réservé à la porte d'entrée de l'Atlantique dans le dernier budget. Nous pouvons demander de l'argent et nous battre pour obtenir cet argent, mais il n'y a pas de fonds spécial. Ai-je raison?

**Mme Windsor :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Lorsque vous avez fait ce travail, avez-vous tenu compte du terminal de Melford dans votre plan?

**Mme Windsor :** Les consultations ont été effectuées avant l'analyse de rentabilisation axée sur les opérations actuelles, mais les consultants connaissaient certainement l'existence des plans pour Melford.

**Le sénateur Mercer :** D'accord, mais les prévisions pour le terminal de Melford ne se reflètent pas là-dedans.

**Mme Windsor :** Non. Ce sont des chiffres qui ne tiennent pas compte de ceux relatifs au terminal de Melford. Je pense que le consultant auquel les représentants du terminal de Melford ont eu recours est l'un de ceux auxquels nous avons eu recours nous-mêmes.

**Le sénateur Mercer :** Le PE a été signé. Qui l'a signé? Qui est derrière cela? Il y a beaucoup d'intervenants, mais je ne vois pas de dirigeant; je ne vois pas de capitaine Atlantique qui se charge de faire avancer les choses.

Que va-t-il se passer maintenant? Vous avez fixé une échéance de 24 mois. Que se passera-t-il après?

**Mme Windsor :** Le ministre MacKay, le ministre Cannon et les ministres des transports de quatre provinces ont signé le PE. Il a été signé le 5 octobre 2007.

Pour ce qui est de la personne qui dirige, c'est en grande partie M. MacKay qui défend l'idée de la porte d'entrée de l'Atlantique. C'est le comité des représentants fédéraux-provinciaux qui dirige le travail, et je copréside moi-même ce comité, avec un

put together the action plan that will satisfy the conditions and the terms of the MOU. Leading up to the 24 months, we see a number of initiatives, including marketing and more analytical work that needs to be done around this value proposition. Then, after the 24 months, I expect that we will see some identified infrastructure that will be required in order to realize the potential of the Atlantic Gateway.

**Senator Mercer:** Where do the provinces stand in this? You talked about being from the Atlantic Canada Opportunities Agency, but I see my good friend David Oxner, from the Province of Nova Scotia, here. Are the other provinces similarly engaged? Have they put human resources or financial resources into this project? Are they pushing Mr. MacKay on this project?

**Ms. Windsor:** The provinces are very involved. David Oxner and his counterparts at the assistant deputy minister level from each province sit at the table. We also have intergovernmental affairs from provinces represented at the table.

In terms of their commitment, the provinces have undertaken important initiatives, such as private-sector engagement. New Brunswick has done a lot of work in that area in the past year. Nova Scotia is looking at marketing initiatives on their own private-sector engagement. Newfoundland and P.E.I. are working to identify the opportunity. I believe Newfoundland has engaged some consultants to look specifically at what the opportunity is for Newfoundland, while P.E.I. is identifying its internal strategy. This table brings all of that work together, so we have the opportunity to look at it from a more global perspective.

**Senator Mercer:** I guess my comment sounded more critical than I had meant. To quote a famous movie, "What we have here is a failure to communicate." If I can be so bold as to make a suggestion, I think we need to communicate better that the players are at the table and that there is actually something happening, because those of us who are not at the table do not see the puck moving up the ice.

**Ms. Windsor:** I agree completely, and that came loud and clear when we had our private-sector engagement. Some representatives around that table had no idea of what we were doing and where we were headed with this initiative. We do need to communicate better what is going on.

**Senator Mercer:** Good, thank you.

**Senator Cowan:** I wanted to follow up on a couple of points that Senator Oliver mentioned earlier. I share the same nagging concern about the Melford train going down the track and Halifax struggling for its share of container traffic. In your

représentant du Nouveau-Brunswick. Nous formons le groupe qui a élaboré le plan d'action qui va appliquer les modalités du PE. Pour la période qui reste avant la fin des 24 mois, nous jugeons qu'il faut lancer un certain nombre d'initiatives, notamment de marketing et pour effectuer davantage de travail analytique, autour de cette proposition de valeur. Ensuite, après ces 24 mois, je m'attends à ce que nous voyions déterminer les éléments d'infrastructure qu'il faudra mettre en place pour réaliser le potentiel de la porte d'entrée de l'Atlantique.

**Le sénateur Mercer :** Quel est le rôle des provinces? Vous avez parlé du fait que vous appartenez à l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, mais je vois ici mon bon ami David Oxner, de la Nouvelle-Écosse. Les autres provinces sont-elles pareillement engagées? Ont-elles investi des ressources humaines et financières dans le projet? Appuient-elles M. MacKay dans ce projet?

**Mme Windsor :** Les provinces sont très engagées. David Oxner et ses collègues, les sous-ministres adjoints des autres provinces, participent aux discussions. Les représentants des affaires intergouvernementales des provinces sont également représentés.

Pour ce qui est de leur engagement, les provinces ont lancé d'importantes initiatives, par exemple en ce qui concerne l'engagement du secteur privé. La province du Nouveau-Brunswick a fait beaucoup de travail dans ce domaine au cours de la dernière année. La Nouvelle-Écosse examine des possibilités d'initiatives de marketing concernant l'engagement de son secteur privé. Terre-Neuve-et-Labrador et l'Île-du-Prince-Édouard travaillent à définir l'occasion qui s'offre à elles. Je crois que Terre-Neuve a embauché des consultants et les a chargés de déterminer l'occasion qui s'offre à la province, tandis que l'Île-du-Prince-Édouard est en train d'établir sa propre stratégie. Cette tribune regroupe tout ce travail, ce qui nous permet de l'envisager de façon plus générale.

**Le sénateur Mercer :** Peut-être ai-je eu l'air de critiquer plus que je ne le voulais. Pour citer un film bien connu, je dirais que ce qui se passe, c'est qu'il y a échec de la communication. Si je peux aller jusqu'à me permettre de faire une suggestion, je pense que nous devons faire un effort pour mieux communiquer le fait que les intervenants sont en train de discuter et qu'il se passe quelque chose, parce que les gens qui, parmi nous, ne participent pas à ces discussions ne voient pas la rondelle bouger.

**Mme Windsor :** Je suis tout à fait d'accord avec vous, et ce que vous dites a été exprimé haut et fort lorsque nous avons sollicité la participation du secteur privé. Certains des représentants que nous avons rencontrés n'avaient aucune idée de ce que nous faisons et du but de notre initiative. Nous devons mieux communiquer ce qui se passe.

**Le sénateur Mercer :** C'est bien, merci.

**Le sénateur Cowan :** Je veux donner suite à deux ou trois questions que le sénateur Oliver a soulevées tout à l'heure. J'ai la même préoccupation dont je n'arrive pas à me débarrasser lorsque je pense au train qui part du terminal de Melford et au port de



marketing strategy, are you marketing the Melford plan in addition to the Halifax plan? Will that be part of your action plan that is being developed? What will you market?

**Ms. Windsor:** It will be part of the action plan that we are developing, but a private sector would not market any specific port but rather would market the effectiveness of the whole system, using some of the terms and looking at how close our markets are to the Indian subcontinent and that value proposition, for example.

**Senator Cowan:** I understand that you would not say, "Well, you should go to Saint John rather than Halifax," or, "You should deal with Ceres rather than Halterm." I understand that, but when you are putting together a plan, are you saying, "We are Atlantic Canada and here is what we have in Atlantic Canada"?

**Ms. Windsor:** That is right.

**Senator Cowan:** That will include Melford in the first phase at 1 million TEUs and in the second phase at 2 million TEUs?

**Ms. Windsor:** Well, it is not there yet.

**Senator Cowan:** Okay.

**Ms. Windsor:** It is not something we could even include, and we have not done this material. Clearly, we have to think this through. I would say you would market the assets you have.

**Senator Cowan:** In other words, you are developing a marketing strategy for assets that exist at the present time, which does not include Melford.

What is the status of the action plan? When will it be available, and are you producing discussion papers or draft papers along the way that one could get access to?

**Ms. Windsor:** The work of the committee has been within the committee, so we have not had a communications plan to disseminate the work that we are doing. The action plan is developed; we have identified the elements, the time frames for each and who is responsible for doing them, but we have not publicly put this information out. We have been talking about a website that would include all of this information.

**Senator Cowan:** When will that website go up?

**Janine Fraser, Policy Analyst, Atlantic Canada Opportunities Agency (ACOA):** Probably by March or April a website will be available. On the Transport Canada site now there is a link to the Atlantic Gateway, as there is to the Asia Pacific Gateway.

Halifax qui est en train de se battre pour obtenir sa part du trafic de fret conteneurisé. Dans le cadre de votre stratégie de marketing, faites-vous la promotion du plan relatif au terminal de Melford en plus de celui du port de Halifax? Est-ce que cela fera partie de votre plan d'action en cours d'élaboration? Qu'allez-vous promouvoir?

**Mme Windsor :** Cela va faire partie du plan d'action que nous sommes en train d'élaborer, mais le secteur privé ne ferait pas la promotion d'un port en particulier; il ferait plutôt la promotion de l'efficacité de l'ensemble du système, à l'aide de certains des termes et en envisageant la proximité de nos marchés et du sous-continent indien, ainsi que cette proposition de valeur, par exemple.

**Le sénateur Cowan :** Je comprends que vous ne conseilleriez jamais à un transporteur de choisir le port de Saint John plutôt que celui de Halifax ou de faire affaire avec Ceres plutôt qu'avec Halterm. Je comprends cela, mais, lorsque vous élaborerez un plan, dites-vous : « Nous représentons la région de l'Atlantique, et voici ce que nous avons à offrir »?

**Mme Windsor :** C'est exact.

**Le sénateur Cowan :** Votre plan tiendra compte du million d'EVP qui passeront par le terminal de Melford au cours de la première étape et des deux millions d'EVP qui passeront à la deuxième étape?

**Mme Windsor :** Eh bien, on n'en est pas encore là.

**Le sénateur Cowan :** D'accord.

**Mme Windsor :** Ce n'est pas quelque chose dont nous pourrions même tenir compte, et nous n'avons pas encore rédigé ces documents. Il est clair qu'il faut réfléchir à tout cela. Je dirais qu'on ferait la promotion de ce qu'on possède.

**Le sénateur Cowan :** En d'autres termes, vous êtes en train d'élaborer une stratégie de marketing concernant une infrastructure qui existe déjà, et qui n'inclut pas le terminal de Melford.

Où en est le plan d'action? Quand sera-t-il possible de le consulter? Rédigez-vous des documents de travail ou des ébauches en cours de route qu'on pourrait consulter?

**Mme Windsor :** Le travail du comité s'est fait au comité seulement, alors nous n'avons pas de plan de communication visant à diffuser le travail que nous faisons. Le plan d'action est en cours d'élaboration; nous avons défini les éléments, les échéances pour chacun de ces éléments et les responsables de chacun de ceux-ci, mais nous n'avons pas encore diffusé cette information. Nous avons discuté d'un site web dans lequel figureraient tous ces renseignements.

**Le sénateur Cowan :** Quand ce site web sera-t-il fonctionnel?

**Janine Fraser, analyste des politiques, Agence de la promotion économique du Canada atlantique (APECA) :** Il y aura probablement un site web en mars ou en avril. En ce moment, dans le site de Transports Canada, il y a un lien vers la porte

The site is not populated with much at the moment, but that is the next task.

**Senator Cowan:** What is the relationship between the Atlantic Gateway council and the Halifax Gateway Council? As Senator Mercer pointed out, there is some confusion in the public mind about who is doing what and when and why. I think that as Atlantic Canadians, one of our problems has always been that we are competing more against ourselves than against the outside world. Maybe it is a Canadian problem. I think all of us would acknowledge, at least publicly, that we should get over that and we should market the region. That seems to me to be what you are proposing and what the MOU proposes.

**Ms. Windsor:** Absolutely.

**Senator Cowan:** Where does the Halifax Gateway Council fit in? Is it part of your organization, and does it support what you are doing?

**Ms. Windsor:** No, it is not part of our organization, because the federal-provincial committee is a government committee only, and that committee engages the private sector, one component of which is the Halifax Gateway Council. The Halifax Gateway Council is a mostly private-sector council. I sit on it as a resource so that we have that information connection, but in our engagement of the private sector, the council is one of the stakeholders.

**Senator Cowan:** The Halifax Gateway Council is a stakeholder. That is fine.

**Senator Zimmer:** Going back to the question of who is driving this, I am more interested in the destination of your agency. By that I mean that in the atmosphere you work in, you deal with many intrinsic elements and intangibles, and consequently it is hard to measure the success of your results. You have to complete a report in 24 months. How do you measure for that? What measurable results can you point to so that you can say, "We are successful, we have completed and implemented the reports"? What are the measurables to indicate that you have achieved your objectives?

**Ms. Windsor:** That is a good question, because it is a challenge to get tangible measurements. For the federal-provincial committee, one tangible is the MOU, the fact that we have actually come together as government to address this important opportunity. A second tangible would be to get the information base that is common to all. The business case is another. The bottom line is that we want to see additional business coming to the region. That is the ultimate goal, and it is a longer-term goal.

**Senator Zimmer:** Right.

**Ms. Windsor:** We want to see some of the business that is declining increase in the case of containers, which we recognize as being 80 per cent of this opportunity, and also in the other modes of transportation.

d'entrée de l'Atlantique, tout comme il y en a un vers la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Il n'y a pas grand-chose dans le site en ce moment, mais c'est la prochaine tâche à exécuter.

**Le sénateur Cowan :** Quel est le lien entre l'Atlantic Gateway Council et le Halifax Gateway Council? Comme le sénateur Mercer l'a souligné, la population ne sait pas clairement qui fait quoi, quand et pourquoi. Je pense que l'un de nos problèmes, dans la région de l'Atlantique, c'est que nous avons toujours été davantage en concurrence les uns avec les autres qu'avec le reste du monde. C'est peut-être un problème qui se pose dans l'ensemble du Canada. Je pense que nous serions tous d'accord pour dire, du moins en public, que nous devrions en finir avec cela et faire la promotion de la région entière. Il me semble que c'est ce que vous proposez et ce que le PE propose.

**Mme Windsor :** Assurément.

**Le sénateur Cowan :** Quel est le rôle du Halifax Gateway Council? Fait-il partie de votre organisation? Appuie-t-il votre travail?

**Mme Windsor :** Non, il ne fait pas partie de notre organisation, puisque le comité fédéral-provincial est un comité gouvernemental, et que ce comité sollicite la participation du secteur privé, dont fait partie le Halifax Gateway Council. Celui-ci est en grande partie composé d'intervenants du secteur privé. J'y siège à titre de personne-ressource, de façon que nous ayons un lien pour la diffusion de l'information, mais dans le cadre de notre initiative d'engagement du secteur privé, le conseil est l'un des intervenants.

**Le sénateur Cowan :** Le Halifax Gateway Council est un intervenant. C'est bien.

**Le sénateur Zimmer :** Pour en revenir à la question de savoir qui dirige tout cela, je m'intéresse davantage à l'orientation de votre organisation. J'entends par cela que, dans le contexte où vous travaillez, vous devez composer avec beaucoup d'éléments intrinsèques et abstraits, et, par conséquent, il est difficile d'évaluer les résultats que vous obtenez. Vous devez rédiger un rapport tous les deux ans. Comment faites-vous les évaluations à cet égard? De quels résultats concrets pouvez-vous faire état pour dire « Nous avons réussi, nous avons rédigé les rapports et mis les recommandations en application »? Quels sont les indicateurs qui permettent de déterminer si vous avez atteint vos objectifs?

**Mme Windsor :** C'est une bonne question, parce que c'est difficile d'obtenir des mesures concrètes. Pour ce qui est du comité fédéral-provincial, l'un des éléments concrets est le PE, le fait que nous nous soyons réunis, au gouvernement, pour saisir cette occasion importante. Un autre élément concret, c'est l'ensemble de renseignements communs à tous. L'analyse de rentabilisation en est un autre. Au bout du compte, ce que nous voulons, c'est que le trafic augmente dans la région. C'est l'objectif ultime, et c'est un objectif à long terme.

**Le sénateur Zimmer :** Oui.

**Mme Windsor :** Nous voulons voir certaines des activités en déclin reprendre grâce au plus grand nombre de conteneurs, dont nous admettons qu'ils constituent 80 p. 100 de l'occasion à saisir, et également dans le cas des autres modes de transport.



**Senator Zimmer:** Part of this team is to ensure that you can see the results that will be achieved by the other parts of it.

**Ms. Windsor:** Yes, the whole measurement aspect is included.

**Senator Zimmer:** I want to follow up on Senator Cowan's question regarding the global picture. Right now you are doing the MOU on the Atlantic Gateway with the four provinces, but I want to look at a larger picture. You are looking at the Atlantic Gateway as one element, but that element must have an effect on the rest of the country and the rest of the world. From a global perspective, there is a motto that says, "Think as big as you can and then double it."

From what countries can Canada learn the most about best practices in container transportation? From the perspective of the rest of the world, how important is it that Canada forms part of an integrated North American container transportation system? I know that will be the next phase.

**Ms. Windsor:** We can probably learn a lot from the U.S. We have, I think, though not through the gateway officials or the federal-provincial group. The Port of Halifax and the Greater Halifax Partnership have visited Savannah to look at that as a best practice. In terms of other ports, I would not know where to look for the absolute best practice, but I expect we will learn about that over the next little while.

**Senator Zimmer:** I always hear that you have to see Singapore and Hong Kong because they are some of the best ports in the world. I do not know whether that is true, but obviously they have something pretty good. Hopefully someday we may get a chance to look at those.

**Senator Tkachuk:** All the talk here both this morning and this afternoon has been very optimistic, but I was looking at the historical container statistics here, and in reality there has not been any growth for seven years, since 2000. There was a drop in 2006 and I believe 2007 from the high of 2005, and for seven years it has been the same.

**Ms. Windsor:** That is the whole point.

**Senator Tkachuk:** Yet we have this very optimistic forecast of what will happen in the next 10 years or 12 years, and it has looked like both ports would be close to their maximum. What is causing the decline, and how do we overcome it? It is not just the U.S. economy, because this has been going on for seven years when the U.S. economy was extremely strong in ports and at an all-time high. I do not know how we will get the business. The tide will have to rise a lot.

**Le sénateur Zimmer :** Une partie de l'équipe existe pour s'assurer qu'elle pourra effectuer le suivi des résultats obtenus par l'autre partie.

**Mme Windsor :** Oui, tout l'aspect évaluation en fait partie.

**Le sénateur Zimmer :** Je veux donner suite à la question du sénateur Cowan au sujet du portrait d'ensemble. En ce moment, vous êtes en train de conclure le PE sur la porte d'entrée de l'Atlantique avec les quatre provinces, mais je veux envisager les choses de façon plus générale. Vous voyez la porte d'entrée de l'Atlantique comme un élément, mais cet élément doit nécessairement avoir un effet sur le reste du pays et sur le reste du monde. Du point de vue mondial, il y a un adage qui dit « Voyez le plus grand possible, puis doublez. »

De quels pays le Canada peut-il en apprendre le plus au sujet des pratiques exemplaires en matière de transport de conteneurs? Du point de vue du reste du monde, à quel point est-il important que le Canada fasse partie d'un réseau de transport de conteneurs intégré en Amérique du Nord? Je sais que c'est l'étape suivante.

**Mme Windsor :** Nous pouvons probablement apprendre passablement de choses des États-Unis. Nous en avons déjà appris beaucoup, je pense, quoique ce n'ait pas été par l'intermédiaire des personnes chargées des portes d'entrée ou du groupe fédéral-provincial. Les représentants du port de Halifax et du Greater Halifax Partnership se sont rendus au port de Savannah pour constater les pratiques exemplaires en vigueur là-bas. En ce qui concerne les autres ports, je ne saurais pas lequel choisir pour ce qui est des pratiques exemplaires absolues, mais je pense que nous allons apprendre des choses là-dessus dans les temps qui viennent.

**Le sénateur Zimmer :** J'entends toujours dire qu'il faut jeter un coup d'œil du côté de Singapour et de Hong Kong, parce qu'il s'agit de deux des meilleurs ports du monde. Je ne sais pas si c'est vrai, mais il est évident que ces ports ont de bonnes qualités. J'espère que nous aurons un jour la chance de voir ce qui se passe là-bas.

**Le sénateur Tkachuk :** Toutes les discussions qui ont eu lieu ici ce matin et cet après-midi ont eu un ton très optimiste, mais je jetais un coup d'œil sur les chiffres des années passées concernant les conteneurs, et, en réalité, il n'y a eu aucune croissance depuis sept ans, depuis l'an 2000. Il y a eu une diminution du nombre de conteneurs en 2006, ainsi qu'en 2007, je crois, par rapport au sommet de 2005, et, depuis sept ans, le nombre de conteneurs est stable.

**Mme Windsor :** C'est ça l'idée.

**Le sénateur Tkachuk :** Néanmoins, nous avons devant nous cette prévision très optimiste de ce qui va se passer au cours des dix ou douze prochaines années, et il semble que les deux ports vont fonctionner presque à plein régime. Qu'est-ce qui cause le déclin, et comment faire pour le surmonter? Il ne s'agit pas que de l'économie américaine, puisque c'est ce qui se passe depuis sept ans, et qui se passait même quand l'économie américaine était extrêmement forte par rapport aux ports et que la croissance était plus forte que jamais. Je ne sais pas comment nous allons faire pour attirer les transporteurs. La marée va devoir monter pas mal.

**Ms. Windsor:** That is right. The tide has been rising, but we are not getting lifted, so the question is how we will do that. How will we get a piece of that increased international trade? It is growing significantly, and we know, looking at the opportunities and the basic economics, that the value proposition is there, so why are we not getting that increased share? We know that some of this decline has been a result of structural things within the shipping lines, and I had mentioned that, but we see that there is a huge opportunity but there is not an awareness internationally around the benefits of dealing through our ports. That is why marketing is being put out there as key by anyone we talk to. The consultants identified the private sector time and time again in the report, saying, "We have got to get out there and market this region and market the advantages that we have."

I started to say earlier that on an earlier trip to India I heard questions like, "What about the ice in your ports? How do you get in?" Again, there are many misconceptions out there and there is a huge opportunity. We see that with Canadian Tire looking at balancing their risk by bringing a larger share of their business in through the Port of Halifax. Again, these are good business decisions, so we need to market the port and market the advantages.

**Senator Tkachuk:** I noticed in the cargo statistics, the book we have in front of us, that Savannah had a 21 per cent increase, Boston a 4 per cent increase and Norfolk 1 per cent while almost all the other cities — New York, Charleston and of course Halifax — all declined. What are they doing in Charleston, do we know?

**Ms. Fraser:** The only comment I would make — and the same point was made by Mr. Vickerman before us — is that those ports that are growing have been putting energy and money into growing distribution centres.

The Port of Halifax is of course focused on the transload. We do not have a large local market, and that makes us vulnerable to shifts in the industry. Overcoming that vulnerability is part of what will make the ports here more competitive. Hence, there is a focus here on the transload and on finding other methods of marketing the port.

**The Chair:** Thank you very much for your presence here today. You said there was a document you wanted to send to the clerk, so it will be distributed to the members of this committee.

**Ms. Fraser:** Thank you.

**Mme Windsor :** C'est vrai. La marée monte déjà, mais nous ne montons pas avec, alors la question, c'est de savoir comment nous allons faire cela. Comment allons-nous faire pour récupérer une part de l'augmentation du volume des échanges à l'échelle internationale? Les échanges augmentent beaucoup, et nous savons, à la lumière des possibilités qui s'offrent et des principes économiques de base, que la proposition de valeur existe, alors pourquoi n'obtenons-nous pas une part plus importante du marché? Nous savons qu'une partie de la diminution est attribuable à des causes liées à la structure des transporteurs maritimes, et je l'ai déjà mentionné, mais nous voyons d'énormes possibilités, mais on ne connaît pas dans le monde les avantages qu'il y a à passer par nos ports. C'est la raison pour laquelle tous les gens avec qui nous discutons nous parlent de marketing. Les consultants ont parlé du secteur privé à de nombreuses reprises dans le rapport et ont affirmé que nous devons prendre des mesures et faire la promotion de la région et des avantages que nous avons.

J'avais commencé à dire tout à l'heure que j'ai entendu en Inde des questions comme « Qu'en est-il de la glace dans vos ports? Comment faites-vous pour faire entrer les bateaux? » Encore une fois, il y a beaucoup de fausses idées qui circulent, et il y a des possibilités énormes. Nous le constatons lorsque Canadian Tire envisage d'équilibrer ses risques en faisant passer une part plus importante de sa marchandise par le port de Halifax. Encore une fois, il s'agit de bonnes décisions sur le plan des affaires, alors nous devons faire la promotion du port et des avantages qu'il offre.

**Le sénateur Tkachuk :** Je remarque, dans les chiffres concernant la marchandise, c'est-à-dire dans le livre qui est devant nous, que Savannah a connu une augmentation de 21 p. 100, Boston, une augmentation de 4 p. 100 et Norfolk, une augmentation de 1 p. 100, tandis que la plupart des autres villes — New York, Charleston, et, bien sûr, Halifax — ont connu une diminution. Savons-nous ce qui se passe à Charleston?

**Mme Fraser :** La seule chose que je dirais — et M. Vickerman l'a déjà dit devant nous —, c'est que les ports qui connaissent une croissance ont consacré de l'énergie et de l'argent à donner de l'ampleur à leurs centres de distribution.

Évidemment, le port de Halifax met l'accent sur le transbordement. Le marché local n'est pas très important, et cela nous rend vulnérables aux mouvements dans le secteur. Surmonter cette vulnérabilité est en partie ce qui va rendre les ports plus compétitifs. C'est pourquoi on met l'accent ici sur le transbordement et sur le fait de trouver d'autres méthodes pour faire la promotion du port.

**La présidente :** Merci beaucoup d'être venues ici aujourd'hui. Vous avez dit qu'il y a un document que vous souhaitez faire parvenir au greffier. Celui-ci sera distribué aux membres du comité.

**Mme Fraser :** Merci.



**The Chair:** Senators, our final witnesses this afternoon are from the Greater Halifax Partnership: Stephen Dempsey, President and Chief Executive Officer; and Dan English, Chief Administrative Officer with the Halifax Regional Municipality.

Welcome to our committee, gentlemen. Please proceed.

**Dan English, Chief Administrative Officer, Halifax Regional Municipality, Greater Halifax Partnership:** Good afternoon. I am pleased to be here today with my colleagues from the Greater Halifax Partnership, or GHP. Together we will present on our vision for the Atlantic Gateway. In a few minutes, Stephen Dempsey will outline the benefits of gateway to this region and the role of the Greater Halifax Partnership.

First, I would like to give a brief overview of some of Halifax Regional Municipality's transportation priorities. We are working with the Halifax Port Authority and CN to develop a strategy to address truck traffic congestion in the downtown areas. The Halifax-Dartmouth Bridge Commission is leading a study with Halifax Regional Municipality, HRM, and the province looking at a third harbour crossing. The study will likely be finished this summer.

Our regional plan has set aggressive targets for increasing transit ridership over the next 25 years. Two years ago, we launched the express bus service known as MetroLink, which has surpassed our goals and will soon be expanded.

We are also studying options around launching a high-speed ferry with destinations around the harbour. In addition, we are incorporating transit needs into current community planning instead of trying to catch up later.

Under the Atlantic Gateway and specific to our focus of supporting Atlantic Gateway, I would like to describe what HRM specifically has done to date, how we have been working with government and community partners to improve competitiveness and investment, and where we plan to go from here to make the gateway strategy a reality.

On January 22, just a couple of weeks ago, Halifax Regional Council endorsed a municipal role and alignment of strategies internally and with community partners for Atlantic Gateway. This will enable HRM to respond effectively to gateway opportunities in the long term. We have copies of the HRM council report and policy paper to take with you today.

**La présidente :** Sénateurs, nos derniers témoins pour cet après-midi représentent le Greater Halifax Partnership. Il s'agit de Stephen Dempsey, président-directeur général, et de Dan English, agent administratif principal à la Municipalité régionale de Halifax.

Bienvenue à la réunion du comité, messieurs. Vous avez la parole.

**Dan English, agent administratif principal, Municipalité régionale de Halifax, Greater Halifax Partnership :** Bonjour. Je suis heureux d'être ici avec mes collègues du Greater Halifax Partnership ou GHP. Nous allons vous présenter ensemble notre vision de la porte d'entrée de l'Atlantique. Dans quelques minutes, Stephen Dempsey va présenter les avantages de la porte d'entrée pour la région et le rôle du Greater Halifax Partnership.

Premièrement, j'aimerais faire avec vous un bref survol de quelques-unes des priorités en matière de transport de la municipalité régionale de Halifax. Nous travaillons avec l'administration portuaire de Halifax et avec le CN à l'élaboration d'une stratégie visant à régler les problèmes de circulation des camions dans les quartiers du centre-ville. La Halifax-Dartmouth Bridge Commission mène une étude avec la municipalité régionale de Halifax ou MRH, et la province envisage une troisième traversée du port. L'étude sera probablement terminée cet été.

Notre plan régional prévoit des objectifs ambitieux quant à l'augmentation du nombre de passagers des transports en commun au cours des 25 prochaines années. Il y a deux ans, nous avons lancé le service d'autobus express qui porte le nom de MetroLink. Ce service a dépassé nos objectifs, et il va bientôt être étendu.

Nous étudions également les différentes options qui s'offrent à nous pour la mise en place d'un traversier à grande vitesse vers un certain nombre d'endroits autour du port. De plus, nous tenons compte des besoins relatifs au transport en commun dans le cadre de la planification communautaire, plutôt que d'essayer de nous rattraper par la suite.

Pour ce qui est de la porte d'entrée de l'Atlantique et, plus précisément, de notre volonté d'appuyer ce projet, je voudrais décrire ce que la MRH a fait jusqu'à maintenant, la façon dont nous avons travaillé avec le gouvernement et nos partenaires communautaires à l'accroissement de la compétitivité et des investissements et ce que nous comptons faire ensuite pour que la stratégie de la porte d'entrée devienne réalité.

Il y a quelques semaines seulement, le 22 janvier, le Conseil régional de Halifax a adopté une résolution concernant le rôle municipal et l'harmonisation des stratégies au sein de la municipalité et avec les partenaires communautaires en ce qui concerne la porte d'entrée de l'Atlantique. Ainsi, la MRH va pouvoir saisir les occasions que va lui offrir la porte d'entrée à long terme. Nous avons apporté des exemplaires du rapport du conseil de la MRH et de son document de politique, que vous pourrez conserver.

We currently have several initiatives underway to build up the infrastructure needed and to improve marketing. A district park is being developed in the Burnside Park to accommodate the logistics and transload sector. Having these distribution facilities available is key in attracting additional container traffic. One company is already open and another one is under construction.

Key areas of HRM's transportation strategy are being built around gateway plans. For example, a Sackville-Burnside expressway is planned to accommodate the increased number of transport trucks and to ease congestion. HRM traffic has made gateway a key priority in its economic strategy, its harbour plan and its regional plan.

As referenced earlier in the presentation, building the gateway requires a high degree of collaboration between all three levels of government and stakeholders. In the past few months, Atlantic Canada Opportunities Agency, which you just heard from, the Province of Nova Scotia and HRM have each developed strategies around the gateway. The policies and goals in these strategies are aligned so that the three levels of government are all working towards the same goals. This initiative is also supportive of the Atlantic premiers' agreement to work together on developing the Atlantic Gateway as well as a regional transportation strategy.

HRM and the Greater Halifax Partnership are working closely to coordinate our efforts around gateway. We are both also in close contact with the Halifax Gateway Council to coordinate our marketing, infrastructure, investment and policy initiatives. Halifax Regional Municipality, the Greater Halifax Partnership and the Halifax Port Authority are working together to facilitate our work around gateway.

HRM has also taken a proactive role with various community partners to articulate areas of common interest so that we are able to align priorities and resources where appropriate. In terms of future needs, we are well placed to move forward and make gateway a reality. Strategic investment and infrastructure are vital for Halifax to increase its size relative to other ports.

The recent ACOA study found that gateway could increase jobs by 61,000 and GDP by \$3.43 billion. The marine container sector alone would account for 68 per cent of this growth. To achieve this, increased marketing of this port is necessary to turn Halifax into a must-call destination. We have only a limited

Nous avons en ce moment plusieurs initiatives en cours pour ce qui est de la construction de l'infrastructure nécessaire et de l'amélioration du marketing. On est en train de mettre en place un parc logistique à Burnside Park pour répondre aux besoins du secteur de la logistique et du transbordement. Il est essentiel d'avoir ces installations de distribution pour faire augmenter le trafic de fret conteneurisé. Il y a déjà une entreprise qui a ouvert ses portes, et une autre dont les locaux sont en construction.

Des points importants de la stratégie de transport de la MRH sont fondés sur les plans relatifs à la porte d'entrée. Par exemple, la construction d'une autoroute entre Sackville et Burnside est prévue pour permettre le passage d'un nombre accru de camions de transport et pour faciliter la circulation. La division des transports de la MRH a fait de la porte d'entrée l'une des priorités dans le cadre de sa stratégie économique, de son plan pour le port et de son plan régional.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, la mise en place de la porte d'entrée exige un degré élevé de collaboration entre les trois ordres de gouvernement et les intervenants. Au cours des derniers mois, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, dont vous venez d'entendre le témoignage, la province de la Nouvelle-Écosse et la MRH ont chacune élaboré des stratégies concernant la porte d'entrée. Les politiques et les objectifs de ces stratégies sont harmonisés, de façon que les trois ordres de gouvernement puissent travailler ensemble à l'atteinte des mêmes buts. Cette initiative va également dans le sens de l'entente qu'ont conclue les premiers ministres de la région de l'Atlantique dans le but de travailler ensemble à la mise en place de la porte d'entrée de l'Atlantique ainsi qu'à l'élaboration d'une stratégie régionale en matière de transport.

La MRH et le Greater Halifax Partnership travaillent en étroite collaboration, afin que nous puissions coordonner nos efforts en ce qui concerne la porte d'entrée. Nos deux organisations entretiennent des liens étroits avec le Halifax Gateway Council dans le but de coordonner nos initiatives en matière de marketing, d'infrastructure, d'investissement et de politiques. La municipalité régionale de Halifax, le Greater Halifax Partnership et l'administration portuaire de Halifax travaillent de concert pour faciliter notre travail quant à la porte d'entrée.

La MRH joue également un rôle proactif auprès de ces différents partenaires communautaires afin de définir les domaines d'intérêts communs et de nous permettre d'harmoniser nos priorités et nos ressources, dans les cas où c'est pertinent. En ce qui concerne les besoins futurs, nous sommes bien placés pour faire avancer les choses et faire de la porte d'entrée une réalité. Il est essentiel de faire des investissements stratégiques et de mettre en place de nouveaux éléments d'infrastructure pour permettre au port de Halifax de prendre de l'expansion, relativement aux autres ports.

L'étude effectuée récemment par l'APECA a montré que la porte d'entrée pourrait permettre de créer 61 000 nouveaux emplois et de faire augmenter le PIB de 3,43 milliards de dollars. À lui seul, le secteur des conteneurs maritimes pourrait compter pour 68 p. 100 de cette croissance. Pour que cela se produise, il est



window of time in which to attract container traffic. The sooner we can begin marketing the gateway, the greater its chance of success to support industry in our region. To be successful, we require federal government support and recognition that this is a national and not just a regional issue, strategic investment and infrastructure and increased ability to market the gateway.

Mr. Dempsey will take you through some of these points in more detail.

**Stephen Dempsey, President and Chief Executive Officer, Greater Halifax Partnership:** Thank you. It is a pleasure to address the Senate committee. In the interest of time and recognizing where we are sitting on a Friday evening and knowing that you have a busy schedule tomorrow, I will move through my presentation quickly. I think the opportunity for discussion and dialogue is really what you are seeking here.

We are a public-private partnership; we are an economic development group. Like every city, we work to try to grow the businesses that are here, retain them and attract new businesses, and the gateway is a great way to do that. We work with all levels of government. Our three levels of government are partners in this endeavour, along with 150 private businesses. On the slide you can see logos of the various businesses. They are national, local, regional, international, obvious ones; they are all engaged in seeing this community be strong and thrive and grow. They all put their money on the table to make this happen, and gateway is a clear, recognized priority for these private companies for supporting the growth and the future growth of our community.

Mr. English mentioned the significance of the gateway and GDP. From HRM's point of view, 16 per cent of all our economic activity, over \$1 billion, is connected to our gateway. In my job of trying to grow our economy, there is no better place to look than the gateway. There is no better place to get a payoff in terms of economic growth than focusing on the gateway, and our entire business community understands that and is focused on it.

We are often asked, "What is the Atlantic Gateway?" and, "How does this connect to the Nova Scotia gateway?" I know that this committee is dealing with the same questions. I heard some of the questions previously, so I do not attempt to answer them other than to say that we know what the Halifax gateway is. It is focused on driving the economic activity around our transportation assets here, and we have created a gateway council to help us in that regard.

nécessaire de promouvoir davantage ce port, pour en faire une escale obligatoire. Nous ne disposons que de peu de temps pour faire augmenter le trafic de conteneurs. Plus nous allons commencer tôt à faire la promotion de la porte d'entrée, plus celle-ci sera susceptible de soutenir le secteur dans notre région. Pour nous aider à réussir, nous demandons au gouvernement fédéral qu'il nous accorde son soutien et qu'il reconnaisse le fait qu'il s'agit d'un enjeu national et non seulement d'un enjeu régional, nous demandons des investissements stratégiques et la mise en place de nouveaux éléments d'infrastructure, et nous demandons l'accroissement de la capacité de promotion de la porte d'entrée.

M. Dempsey va vous parler de ces choses plus en détail.

**Stephen Dempsey, président-directeur général, Greater Halifax Partnership :** Merci. Je suis heureux de comparaître devant le comité sénatorial. Pour ne pas prendre trop de temps, et comme je sais que nous sommes vendredi soir et que vous avez un horaire chargé demain, je vais faire en sorte que mon exposé soit bref. Je pense que ce qui vous intéresse, c'est le débat et le dialogue que nous allons tenir ensuite.

Nous sommes un partenariat public-privé; nous sommes un groupe axé sur la croissance économique. Comme toute ville, nous essayons de faire en sorte que les entreprises d'ici puissent prendre de l'expansion et qu'elles restent ici, et nous essayons d'en attirer de nouvelles, et la porte d'entrée est un excellent moyen d'y parvenir. Nous travaillons avec tous les ordres de gouvernement. Les trois ordres de gouvernement sont nos partenaires dans le cadre de cette initiative, avec 150 entreprises privées. Sur la diapo, vous pouvez voir les logos de différentes entreprises. Ce sont des entreprises nationales, locales, régionales, internationales, dont quelques-unes sont très connues; elles veulent toutes que la collectivité soit forte et prospère. Elles ont toutes investi de l'argent pour que cela se produise, et la porte d'entrée est une priorité claire et explicite de ces entreprises privées au chapitre de la croissance actuelle et future de notre collectivité.

M. English a mentionné l'importance de la porte d'entrée et de l'incidence sur le PIB. D'après la MRH, 16 p. 100 de notre activité économique totale, ce qui représente plus de 1 milliard de dollars, sont liés à notre porte d'entrée. Dans le cadre de mon travail, dont l'objectif est la croissance de notre économie, c'est la porte d'entrée qui offre les meilleures possibilités. On ne peut rien envisager de plus rentable, au chapitre de la croissance économique, que la porte d'entrée, et tout le monde dans notre milieu des affaires le sait et se concentre là-dessus.

On nous demande souvent ce qu'est la porte d'entrée de l'Atlantique et le lien qu'il y a entre cette porte d'entrée et celle de la Nouvelle-Écosse. Je sais que le comité est confronté aux mêmes questions. J'ai entendu certaines des questions posées précédemment, alors je ne vais pas tenter de répondre autre que la suivante : Nous savons en quoi consiste la porte d'entrée de Halifax. C'est l'idée de stimuler l'activité économique autour de notre infrastructure de transport, et nous avons créé un conseil de la porte d'entrée pour nous aider à cet égard.

We also recognize that there is a federal initiative underway currently to support the development of gateways. They have five lenses through which they are looking at various communities to determine their fit with respect to that. Certainly, we are the East Coast destination for post-Panamax vessels. All of Canada's post-Panamax cranes on the Atlantic Ocean are in this city, and you have seen some of them today. They exist in no other place.

We have an East Coast navy, and we talk about security. The admiral was at lunch today, and the ability to integrate security and the role of our navy with our gateway and our transportation assets here is tremendous. One supports the other and we work collaboratively. In fact, the admiral sits on our board as a director of the Greater Halifax Partnership, so we work together.

We also believe that this is about having options in the country. Asian traffic can come to Canada through the Pacific or through the Atlantic. We now have options, and that strengthens the national competitive position of our country in terms of supplying things.

We have had substantial investment — \$475 million in private-sector investment in our gateway assets in recent years, including the cranes, the railcars, and much of the infrastructure that is necessary for us to be competitive in the marketplace.

In the context of national transportation, Halifax handles about 12 per cent of Canada's container handlings and 75 per cent of what moves into inland markets in Quebec, Ontario and the Midwest. Halifax is a port for Ontario and for Quebec, not just for Nova Scotia. It connects our country, which is, I think, quite significant.

We also talked a bit about the Asian flow of traffic. Halifax has had a history of serving the North Atlantic traffic. That has been the basis of our business, but we are seeing significant growth through the Suez Canal, and that is where the opportunity is. I know this committee has heard that before, and the question that we have to answer is, "How do we achieve our part of that?"

Our approach is to use a public-private partnership, to engage industry that has the expertise to be able to do these things and do them in the way that they must be done, and to work with all levels of government. That is how we get things done every day, and I hope that that is what you saw here today and what you are hearing from us. We are aligned and working together.

The Greater Halifax Partnership is focused on supporting the Halifax Gateway Council and building the transload distribution hub that Mr. English mentioned earlier, aligning our priorities

Nous reconnaissons également le fait que le gouvernement fédéral a lancé une initiative de soutien à la mise en place des portes d'entrée. Il a cinq optiques dans lesquelles il examine la situation des différentes collectivités pour déterminer où elles s'inscrivent dans ce contexte. C'est sûr que notre ville est la destination des navires post-Panamax sur la côte Est. Toutes les grues post-Panamax située du côté de l'océan atlantique au Canada se trouvent ici, et vous en avez vu quelques-unes aujourd'hui. Il n'y en a pas ailleurs.

Il y a une marine sur la côte Est, et nous parlons de sécurité. L'amiral était présent au dîner aujourd'hui, et la capacité d'intégrer la sécurité et le rôle de notre marine à notre infrastructure de la porte d'entrée et des transports est énorme. Les deux éléments s'appuient l'un l'autre, et nous travaillons en collaboration. En fait, l'amiral siège à notre conseil à titre d'administrateur du Greater Halifax Partnership, alors nous travaillons ensemble.

Nous croyons également qu'il s'agit pour le pays d'offrir différentes options. Le trafic en provenance d'Asie peut passer par le Pacifique ou par l'Atlantique pour arriver au Canada. Nous avons maintenant des options, et cela renforce notre compétitivité au chapitre de l'approvisionnement.

Il y a eu des investissements importants : 475 millions de dollars provenant du secteur privé ont été investis dans notre infrastructure de la porte d'entrée au cours des dernières années, notamment dans les grues, les autorails, et une bonne partie de l'infrastructure dont nous avons besoin pour être concurrentiels sur le marché.

Dans le contexte des transports à l'échelle nationale, le port de Halifax reçoit environ 12 p. 100 des conteneurs qui arrivent au Canada et 75 p. 100 de ce qui est acheminé vers les marchés intérieurs du Québec, de l'Ontario et du Midwest. Le port de Halifax est un port pour l'Ontario et pour le Québec, et non seulement pour la Nouvelle-Écosse. C'est le lien entre notre pays et le reste du monde, et je pense que c'est quelque chose de très important.

Nous avons aussi parlé un peu du trafic en provenance de l'Asie. Dans le passé, le port de Halifax recevait le trafic de l'Atlantique Nord. C'est ce qui était le fondement de nos activités, mais nous assistons à une croissance importante du trafic qui passe par le canal de Suez, et c'est là que se trouve l'occasion à saisir. Je sais que c'est quelque chose que le comité a déjà entendu, et la question à laquelle nous devons répondre, c'est celle de savoir comment nous allons faire notre part dans cela.

Notre approche consiste à avoir recours à un partenariat public-privé, à solliciter la participation des représentants de l'industrie qui ont l'expertise pour faire ce genre de choses et pour les faire comme il se doit et à travailler avec tous les ordres de gouvernement. C'est ainsi que nous faisons en sorte que le travail s'accomplisse au quotidien, et j'espère que c'est ce que vous avez vu ici aujourd'hui et que c'est ce que vous nous entendez dire. Nos activités sont harmonisées, et nous travaillons ensemble.

Le Greater Halifax Partnership se concentre sur le soutien qu'il offre au Halifax Gateway Council et sur la mise en place du centre de distribution et de transbordement dont M. English a parlé tout



around infrastructure and what is needed to support the development of the gateway and developing public-private partnerships as a mechanism to execute on those.

I think I will end with this slide showing a list of the members of the Halifax Gateway Council, which was created in 2004. You see members directly from the transportation sector, from both the air transport sector and the marine transport sector. You see trucking companies and you see governments and economic development organizations all clearly working together to improve the performance of our economic gateway.

**The Chair:** It seems that you have developed an aggressive business development strategy with the goal of increasing trade and investments to improve the growth opportunities for more than only the HRM, but when you mention the Atlantic Gateway, that is more towards the Port of Halifax. How many ports can you envision for the future? It seems that everybody wants to have their own port.

**Mr. Dempsey:** I think that is a very good question. In this part of the country, we have gone through a lot of rationalization with respect to our ports. Through changes in legislation, moving the control of the ports to the communities that they serve has been significant in terms of creating empowerment. Our challenge is clear. We have not realized the potential that exists with respect to capturing a bigger share of the Asian trade. It is not that the trade is going to other parts of the country: those post-Panamax ships cannot go up the St. Lawrence seaway and they cannot go to a port that is not yet built. Therefore, our opportunity is immediate, and that is to say, "How do we get more of what is out there today and compete with U.S. ports?" The North Atlantic ports in the U.S. are our competition, and that is where we have to focus our competitive efforts, not around our region here.

**Senator Oliver:** I think you should be on the committee that was struck following the memorandum of understanding with the federal government and the four Atlantic provinces, because it seems to me that part of their mandate is to deal with many of the things that the Greater Halifax Partnership is attempting. Is there any way that you can serve on that committee even as a non-voting member? Do you see that as being important?

**Mr. Dempsey:** Senator, it is obviously not for me to say whether I could be on the committee, but we certainly want to work together and we believe wholeheartedly in a stronger Atlantic region creating a stronger potential for the Port of Halifax and vice versa. Whatever we can do to support that

à l'heure, sur l'harmonisation de nos priorités relatives à l'infrastructure et sur ce qui est nécessaire pour appuyer la création d'une porte d'entrée et la conclusion de partenariats public-privé comme moyen d'y parvenir.

Je pense que je vais terminer sur cette diapo qui présente la liste des membres du Halifax Gateway Council, créé en 2004. Vous voyez que certains membres sont issus directement du secteur des transports, c'est-à-dire du secteur du transport aérien et du secteur du transport maritime. Vous voyez qu'il y a également des entreprises de camionnage, des gouvernements et des organisations de promotion économique, qui travaillent clairement tous ensemble pour accroître le rendement de notre porte d'entrée économique.

**La présidente :** Il semble que vous ayez élaboré une stratégie forte pour la croissance de l'activité économique, dans le but de multiplier les échanges et les investissements, et ainsi les possibilités de croissance, pas seulement pour la MRH, mais, lorsque vous parlez de la porte d'entrée de l'Atlantique, cela touche davantage le port de Halifax. Combien de ports envisagez-vous pour l'avenir? Il semble que tout le monde veut avoir son propre port.

**M. Dempsey :** Je pense que c'est une très bonne question. Dans la région, nous avons beaucoup rationalisé les ports. Par des modifications législatives, l'administration des ports a été remise aux collectivités qu'ils desservent, ce qui les a beaucoup aidés à se prendre en main. Le défi qui se pose pour nous est clair. Nous n'avons pas encore pris conscience de la possibilité de nous accaparer d'une part plus importante du marché asiatique. Ce n'est pas que les marchandises vont ailleurs au pays : les navires post-Panamax ne peuvent remonter la voie maritime du Saint-Laurent ni ne peuvent jeter l'ancre dans un port qui n'est pas encore construit. Ainsi, il y a une occasion à saisir immédiatement, et la question qui se pose c'est la suivante : « Comment allons-nous faire pour prendre une plus grande part de ce qui existe déjà et pour concurrencer les ports américains? » Nos concurrents, ce sont les ports américains de l'Atlantique Nord, et c'est pour livrer concurrence à ces ports que nous devons déployer des efforts, et non pour livrer concurrence dans la région.

**Le sénateur Oliver :** Je pense que vous devriez faire partie du comité qui a été formé après la signature du protocole d'entente entre le gouvernement fédéral et les quatre provinces de l'Atlantique, parce qu'il me semble qu'une partie du mandat de ce comité consiste à s'occuper de bon nombre des choses que le Greater Halifax Partnership tente de faire. Y a-t-il une possibilité que vous siégiez à ce comité, même comme membre sans voix délibérative? Pensez-vous qu'il s'agit de quelque chose d'important?

**M. Dempsey :** Sénateur, il ne m'appartient évidemment pas de déterminer si je devrais siéger à ce comité, mais il est sûr que nous souhaitons travailler ensemble et que nous croyons sincèrement à l'idée de renforcer la région de l'Atlantique en offrant plus de possibilités au port de Halifax, et vice versa. Nous allons faire

agenda we will, but our focus is clear: we must stay focused on the vitality and the growth of the Port of Halifax.

**Senator Oliver:** That is why your voice on that committee would be so important. They had a stakeholders meeting a while ago. Were you involved in that meeting?

**Mr. Dempsey:** We were not directly involved in that meeting, although the Halifax Gateway Council was represented.

**Senator Oliver:** If Halifax is the only port that can take post-Panamax ships, that should be giving you a bit of an edge now. However, if you are not there, how can that voice be heard? Who is there? You know, Newfoundland will not speak for that voice; neither will New Brunswick, nor Prince Edward Island.

**Mr. Dempsey:** Right.

**Senator Oliver:** The Minister of Transportation for the Province of Nova Scotia has obligations to Sydney, to Canso, to Melford and other places, so do you see what I am getting at?

**Mr. Dempsey:** I do, senator. As the Past Chair of the Atlantic Provinces Chambers of Commerce, I know a little bit about working in this region and the importance of cooperation and collaboration, but, at the end of the day, it is about getting the job done. My concern with respect to the Atlantic Gateway is that it might take our eye off the ball. We have to keep our eye firmly on this ball, the Port of Halifax, which is what we have today and what we are focused on growing. That is my concern. I am not suggesting that we do not want to work cooperatively with others in the region. We absolutely do, because it is in our best interest, but we cannot do it to the extent that it distracts us from our primary focus.

**Senator Oliver:** I am still concerned that you are not on that committee, but I have heard your responses.

**Senator Mercer:** I have asked this question several times today of different groups, but I think it is probably very important to ask the City of Halifax this question too. Do you have representatives, either from your own offices or by contract, in the marketplace in China, India, Pakistan or Vietnam? We continue to hear people say that we have to raise the port in the world. I grew up here and have lived most of my life here, and I know that, but I still want to see that somebody is out there selling this place. We need somebody to be out there marketing. Do we have that? Does the City of Halifax have someone, and have they committed resources to do that marketing?

**Mr. English:** Halifax Regional Municipality does not have the resources for that, but I would think that the Halifax Port Authority would do that kind of marketing, visiting other countries and looking for business overseas.

tout ce que nous pouvons en ce sens, mais notre orientation est claire : nous devons continuer de nous occuper de la vitalité et de la croissance du port de Halifax.

**Le sénateur Oliver :** C'est la raison pour laquelle vous auriez un rôle important à jouer au sein de ce comité. Le comité a organisé une réunion pour les différents intervenants il y a quelque temps. Y avez-vous participé?

**M. Dempsey :** Pas directement, quoique le Halifax Gateway Council y était représenté.

**Le sénateur Oliver :** Si le port de Halifax est le seul qui puisse en ce moment accueillir des navires post-Panamax, cela devrait vous offrir un petit avantage. Cependant, si vous n'êtes pas là, comment pouvez-vous vous faire entendre? Qui est là? Vous savez, Terre-Neuve ne va pas parler à votre place, pas plus que le Nouveau-Brunswick ou l'Île-du-Prince-Édouard.

**M. Dempsey :** Oui.

**Le sénateur Oliver :** Le ministre des Transports de la Nouvelle-Écosse a des obligations envers Sydney, Canso, Melford et les autres endroits, alors vous voyez où je veux en venir?

**M. Dempsey :** Oui, sénateur. Comme j'ai été président des chambres de commerce des provinces de l'Atlantique, je sais quelque chose du travail dans la région et de l'importance de la collaboration, mais, au bout du compte, il s'agit de s'acquitter de la tâche. Ce qui me préoccupe, en ce qui concerne la porte d'entrée de l'Atlantique, c'est que cela va peut-être nous faire perdre la balle de vue. Nous ne devons pas perdre de vue cette balle, c'est-à-dire le port de Halifax, qui est ce que nous possédons en ce moment et que nous voulons faire croître. Voilà ce qui me préoccupe. Je ne dis pas que nous ne voulons pas travailler en collaboration avec d'autres intervenants de la région. C'est sûr que nous voulons le faire, parce que c'est dans notre intérêt, mais nous ne pouvons pas le faire si cela nous distrait de notre objectif principal.

**Le sénateur Oliver :** Le fait que vous ne siégiez pas à ce comité me préoccupe toujours, mais j'ai pris note de ce que vous avez dit.

**Le sénateur Mercer :** J'ai posé la même question à plusieurs reprises aujourd'hui à des groupes différents, mais je pense que c'est probablement très important de la poser aussi à la Ville de Halifax. Avez-vous des représentants, que ce soit des gens de vos propres bureaux ou embauchés à contrat, sur place, en Chine, en Inde, au Pakistan ou au Vietnam, qui sont vos marchés? Nous entendons continuellement les gens dire qu'il faut parler du port un peu partout dans le monde. J'ai grandi ici, et c'est ici que j'ai passé la majeure partie de ma vie, et je sais cela, mais je continue de vouloir qu'il y ait quelqu'un là-bas pour faire la promotion de l'endroit. Nous avons besoin de gens à l'étranger pour faire la promotion. En avons-nous? La Ville de Halifax a-t-elle un représentant à l'étranger, et a-t-elle consacré des ressources à cette promotion?

**M. English :** La municipalité régionale de Halifax ne dispose pas des ressources nécessaires pour cela, mais je pense que l'administration portuaire de Halifax fait probablement ce genre de promotion, c'est-à-dire qu'elle envoie probablement les gens à l'étranger pour trouver de nouvelles occasions d'affaires.



**Senator Mercer:** I remind you, though, that the Halifax Port Authority told us today that they have one office.

**Mr. English:** Right.

**Senator Mercer:** I wish I had the opportunity to ask the Province of British Columbia or the Port of Vancouver the same question, because I know the answer is very different. If we want to play in the big leagues, we have to pay in the big leagues. The Pittsburgh Penguins had to pay Sidney Crosby a lot of money because they wanted to get back in the business of having a good hockey team. If we want to have a good port, we will have spend some money to make some money. That is my concern.

**Mr. Dempsey:** Senator, I echo your concern, and clearly the Halifax Gateway Council, as a mechanism, is working to build its strength. We have a budget of \$85,000 a year and a half-time executive director, and I can tell you that that is not sufficient for the purposes we are discussing here today.

**Senator Mercer:** Absolutely, I agree with you 100 per cent; \$85,000 does not buy you much in this world of commerce over time. I am concerned that this seems to weaken the efforts of the Atlantic Gateway, because we have other ports. Is it your fear that if we take our eye off the Halifax puck and focus on the Atlantic Gateway, somehow Halifax will lose something that we already have?

**Mr. Dempsey:** Well, certainly, there is only so much time and resources in the day for anyone, and we all recognize that. Therefore, I think we have to make some tough decisions. In a perfect world, the Atlantic Gateway would treat everybody equally, but we know that that is not the world we live in. It is easy for me to sit here as Halifax and say, "We are it; support us." I recognize as an Atlantic Canadian that that is not the spirit in which we work together and that we must support others, but there is a fine balance. We have to make some tough decisions, and with the weight of the evidence here, I think we have to go with what we have, and that is Halifax.

**Senator Mercer:** I understand that. When a port is working at 30 per cent to 40 per cent capacity and has all this excess capacity and there seems to be a demand, well that is where I see the problems in the middle. We have the harbour, we have the terminals that will handle the ships, and there is a demand for that out there. The only way you will get that is to bring a willing buyer and a willing seller together, as they say in real estate. I am expressing my frustration more than I am asking a question. Is there a need for the province to be more involved? Then, let us step it up one more level. Is there a need for the Government of Canada to be much more aggressive in this through the Atlantic

**Le sénateur Mercer :** Je vous rappelle cependant que les représentants de l'administration portuaire de Halifax nous ont dit qu'ils ont un bureau.

**M. English :** D'accord.

**Le sénateur Mercer :** J'aimerais pouvoir poser la même question aux représentants de la Colombie-Britannique ou du port de Vancouver, parce que je sais que la réponse serait très différente. Si vous voulez jouer dans les ligues majeures, il faut en payer le prix. Les Penguins de Pittsburgh ont dû offrir un bon salaire à Sidney Crosby pour ravoire une équipe de hockey digne de ce nom. Si nous voulons avoir un bon port, nous allons devoir investir de l'argent pour en gagner. C'est ce qui me préoccupe.

**M. Dempsey :** Sénateur, je me fais l'écho de vos préoccupations, et il est clair que le Halifax Gateway Council, comme mécanisme, travaille à accroître sa force. Nous avons un budget de 85 000 \$ par année et un directeur général à mi-temps, et je peux vous dire que ce n'est pas suffisant pour faire ce dont nous parlons ici aujourd'hui.

**Le sénateur Mercer :** Je suis tout à fait d'accord avec vous : on n'obtient pas grand-chose pour 85 000 \$ dans notre monde d'échanges avec le temps. Ce qui m'inquiète, c'est que cela semble miner les efforts déployés pour la mise en place de la porte d'entrée de l'Atlantique, parce qu'il y a d'autres ports. Avez-vous peur que Halifax perde en quelque sorte quelque chose que nous possédons déjà si nous perdons de vue la rondelle, c'est-à-dire le port de Halifax, pour nous concentrer sur la porte d'entrée de l'Atlantique?

**M. Dempsey :** Eh bien, c'est sûr que le temps et les ressources sont limités pour tout le monde, et nous en sommes tous conscients. Par conséquent, je pense que nous devons prendre certaines décisions difficiles à prendre. Idéalement, la porte d'entrée de l'Atlantique serait aussi avantageuse pour tout le monde, mais nous savons que ce n'est pas comme ça dans le monde dans lequel nous vivons. C'est facile pour moi, à Halifax, de dire que c'est nous, la porte d'entrée de l'Atlantique et que c'est nous qu'il faut appuyer. J'admets, comme Canadien de l'Atlantique, que ce n'est pas dans cet esprit que nous travaillons ensemble et que nous devons nous entraider, mais il y a un équilibre délicat à atteindre. Nous devons prendre certaines décisions difficiles à prendre, et, à la lumière de ce que nous entendons dire ici, je pense que nous devons nous concentrer sur ce que nous possédons, c'est-à-dire le port de Halifax.

**Le sénateur Mercer :** Je comprends. Lorsqu'un port fonctionne à 30 ou 40 p. 100 de sa capacité, qu'il dispose de toute cette capacité excédentaire et qu'il semble y avoir une demande... eh bien, je pense que c'est là que je vois les problèmes au milieu. Nous avons le port, nous avons les terminaux qui recevront les navires, et ce sont des choses en demande sur le marché. La seule façon de conclure un marché, c'est de réunir un acheteur et un vendeur, comme on dit dans le domaine de l'immobilier. J'exprime ma frustration plus que je ne pose une question. Faut-il que la province participe davantage au processus? Dans ce cas, faisons remonter les choses d'un cran. Faut-il que le

Gateway or through Atlantic Canada Opportunities Agency or through the Department of Foreign Affairs and International Trade?

**Mr. Dempsey:** Senator, I think there is, and I would answer your question with two responses. One is that the awareness piece is absolutely critical, and that takes resources and many people saying the same thing. So, if we have the Atlantic Gateway marketing Halifax for containers and a Nova Scotia gateway in Halifax, are customers collectively going to hear the same thing? I think that is okay. I think marketing we can do in the collective.

Second, infrastructure and cost competitiveness I think rest where you live. That is the other side of it, and we have work to do there, also. We have focused a lot on volumes and potential, but any business that looks only at their potential market and does not focus on their core business is in trouble. I am not suggesting we are in trouble, but we need to closely examine our cost structure and the nature of the relationships in the supply chain and make sure that at every point we are the most competitive port at our current volume that there can be in the North Atlantic. If we get that right, we will grow and we will capture a bigger share. Both of those pieces are important.

**Senator Mercer:** Like some other cities in the country, Halifax has a problem because it does not have a good highway system through the city. Halterm port is locked at the south end of the city while the major exits from the city are in the north end, to the highway on the west or to the bridges on the east. Has the city committed to doing something to address the infrastructure problems to get trucks from the south end out of the city, whether they are going to Burnside or to the highway to transship someplace else?

**Mr. English:** Yes. We have been holding discussions with the province. We are also looking at solutions with CN to divert much of the truck traffic that now exists in the downtown core and get the trucks out of the downtown through other mains, but we have not found the solution yet.

**Senator Mercer:** I have one pet project that I will put a plug in for. CN has part of the solution. They own the railroad cut. Putting a highway on top of the railroad cut makes logical sense because you would have another exit for people and also from a security point of view. This city is a prime target for terrorism, and in a time of conflict we are a prime target because of our military base. It seems to me that another exit out of the city would be logical, and if we had one or two exits added at the ends, to the highway and to the bridge, that would be fine with me.

**Mr. English:** That is what we are looking at.

gouvernement du Canada prenne des mesures beaucoup plus fortes par l'intermédiaire de la porte d'entrée de l'Atlantique, de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique ou du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international?

**M. Dempsey :** Sénateur, je crois que oui, et je vais répondre à votre question de deux façons différentes. Premièrement, le volet sensibilisation est absolument essentiel, et pour le mener à bien, il faut les ressources et beaucoup de gens d'accord pour livrer le même message. Ainsi, si la porte d'entrée de l'Atlantique fait la promotion du port de Halifax comme port à conteneurs et une porte d'entrée de la Nouvelle-Écosse à Halifax, les clients vont-ils dans l'ensemble entendre le même message? Je pense que c'est quelque chose qui fonctionne. Je pense que nous pouvons faire la promotion ensemble.

Deuxièmement, je suis d'avis que l'infrastructure et la compétitivité, au chapitre du coût, dépendent de l'endroit en question. C'est l'envers de la médaille, et nous avons du travail à faire à cet égard aussi. Nous nous sommes beaucoup préoccupés des volumes et du potentiel, mais toute entreprise qui n'envisage que son marché potentiel et qui néglige ses activités de base se place dans une situation difficile. Je ne dis pas que c'est notre cas, mais nous devons examiner de près notre structure de coût et la nature des liens au sein de la chaîne d'approvisionnement pour nous assurer d'être à tous égards le port le plus compétitif dans l'Atlantique Nord, au volume actuel. Si nous pouvons faire en sorte que ce soit le cas, alors nous allons pouvoir prendre de l'expansion et une plus grande part du marché. Ces deux choses sont importantes.

**Le sénateur Mercer :** Comme d'autres villes du pays, Halifax est confronté à un problème qui tient à l'absence d'un bon réseau routier pour sortir de la ville. Le port de Halterm est isolé au sud de la ville, alors que les principales sorties se trouvent dans la partie nord de la ville, par la route qui va vers l'ouest ou par les ponts à l'est. La ville s'est-elle engagée à faire quelque chose pour régler les problèmes d'infrastructure et permettre aux camions de sortir par la partie sud de la ville, qu'ils partent vers Burnside ou vers la route pour transborder leurs marchandises ailleurs?

**M. English :** Oui. Nous avons tenu des discussions avec la province. Nous étudions également des solutions avec le CN pour rediriger une bonne partie des camions qui circulent en ce moment dans le cœur du centre-ville et pour les faire sortir de là par d'autres grandes routes, mais nous n'avons pas encore trouvé de solution.

**Le sénateur Mercer :** Il y a un projet que j'aime particulièrement, et je vais donc faire un peu de réclame. Le CN a une partie de la solution entre les mains. La société possède la voie ferrée. Construire une route pour remplacer cette voie ferrée serait logique, parce que cela offrirait une autre voie de sortie aux gens, et serait logique aussi du point de vue de la sécurité. La ville est une cible toute désignée pour les terroristes, et, en temps de conflit, notre ville est une cible de choix à cause de la base militaire. Il me semble que construire une autre route pour sortir de la ville serait logique, et si nous ajoutons une ou deux sorties aux bouts, vers la route et vers le pont, je serais d'accord.

**M. English :** C'est ce que nous envisageons.



**Senator Mercer:** I am glad to hear it.

**Senator Cowan:** I confess my bias, obviously, coming from Halifax, but I share your concern about the danger of lack of focus here and trying to be all things to all people. I think there is a lot of confusion in the public mind between the Atlantic Gateway and the Halifax gateway. We heard a presentation this afternoon about the 24-month plan that ACOA has undertaken, or that is funded by ACOA, in order to produce an action plan. We have also heard about the narrow window of opportunity that we have. There is an essential conflict in there that we need to be concerned about. Can the Halifax Gateway Council access any of that \$2.1 billion that is in the Gateways and Border Crossings Fund?

**Mr. Dempsey:** We have had discussions with the Atlantic Canada Opportunities Agency, Transport Canada and Infrastructure Canada about the Building Canada Fund. We are tracking that. Certainly there are infrastructure pieces that we believe would be consistent with the purpose of that fund, and we will be bringing those specific requests forward in the very near term. The answer is yes.

**Senator Cowan:** I think we have heard, and it was certainly my understanding before, that there is nothing specifically allocated for the Atlantic Gateway. I think projects in Atlantic Canada are entitled to compete for that. It is not necessary for you to go through the Atlantic Gateway council in any way. You can access that either as the Port of Halifax or Halifax Regional Municipality or Halifax Gateway Council; is that correct?

**Mr. Dempsey:** Yes, we believe the mechanism we will use is the Halifax Gateway Council. It is an incorporated separate entity modelled after the Greater Vancouver Gateway Council. All of the partners I had listed on the screen earlier are represented there, so it is an efficient mechanism for us.

**Senator Cowan:** That would be the mechanism that you would use to apply for funding.

**Mr. Dempsey:** That is correct. Then we would do separate projects that will come out of that initiative.

**Senator Zimmer:** You have a very comprehensive plan and tremendous opportunities and challenges. I have one simple question from one simple guy, but Senator Mercer asked half of it, so I guess it is one half simple question from one half simple guy.

Senator Mercer asked about your needs and what we can do from the federal side in terms of funding and infrastructure and so on. The other question is whether there is any legislation that you need that is affecting or determining your objectives and goals.

**Le sénateur Mercer :** Je suis heureux de vous l'entendre dire.

**Le sénateur Cowan :** Je dois avouer que j'ai un parti pris, évidemment, parce que je viens de Halifax, mais je partage vos préoccupations au sujet du danger que présente un manque d'orientation dans ce dossier et le fait que vous essayez de combler tout le monde. Je pense qu'il y a beaucoup de confusion dans l'esprit de la population entre la porte d'entrée de l'Atlantique et celle de Halifax. Nous avons écouté cet après-midi un exposé au sujet du plan de 24 mois que l'APECA a entrepris d'appliquer, ou qu'elle finance, pour produire un plan d'action. Nous avons également entendu parler du fait que nous ne disposons que de peu de temps pour saisir l'occasion qui s'offre à nous. Il y a là-dedans une contradiction intrinsèque qui doit nous préoccuper. Le Halifax Gateway Council peut-il obtenir une part de ces 2,1 milliards de dollars versés dans le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers?

**Mr. Dempsey :** Nous avons discuté du Fonds Chantiers Canada avec les représentants de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, de Transports Canada et d'Infrastructure Canada. Nous effectuons un suivi à cet égard. Nous pensons assurément que certains éléments d'infrastructure correspondent à l'objectif de ce fonds, et nous allons présenter ces demandes précises très bientôt. La réponse est oui.

**Le sénateur Cowan :** Je pense que nous avons entendu dire — et c'est certainement ce que j'avais compris —, qu'il n'y a rien qui soit réservé à la porte d'entrée de l'Atlantique. Je pense que les projets mis de l'avant dans la région de l'Atlantique peuvent essayer d'obtenir une partie de l'argent. Vous n'avez absolument pas besoin de passer par l'Atlantic Gateway Council. Vous pouvez accéder à ce fonds en présentant la demande au nom du port de Halifax ou, de la municipalité régionale de Halifax ou du Halifax Gateway Council, n'est-ce pas?

**Mr. Dempsey :** Oui, et nous pensons avoir recours au Halifax Gateway Council comme mécanisme. Il s'agit d'une organisation autonome et constituée en personne morale qui a été structurée selon le modèle du Greater Vancouver Gateway Council. Tous les partenaires dont les noms figuraient dans la liste que j'ai présentée à l'écran tout à l'heure sont représentés au sein de ce conseil, alors c'est un mécanisme efficace dont nous disposons.

**Le sénateur Cowan :** C'est le mécanisme que vous utiliseriez pour demander du financement.

**Mr. Dempsey :** C'est exact. Ensuite, nous mettrions sur pied différents projets découlant de cette initiative.

**Le sénateur Zimmer :** Vous avez un plan très exhaustif, et des possibilités et des défis énormes. Je suis un gars simple, et j'ai une question simple à poser, mais comme le sénateur Mercer l'a déjà à moitié posée, j'imagine que c'est la moitié d'une question simple de la part d'un gars à moitié simple.

Le sénateur Mercer a posé une question au sujet de vos besoins et de ce que nous pouvons faire, au gouvernement fédéral, au chapitre du financement, des infrastructures et ainsi de suite. L'autre question, c'est celle de savoir si vous avez besoin de lois touchant ou déterminant vos objectifs et vos buts.

**Mr. Dempsey:** Senator, we have considered that question, and there has been a discussion at the Halifax Port Authority with respect to its ability to carry out its mandate within its current legislative environment, so I will not speak to that. I think that is more appropriately left to them.

We have looked at it from the Halifax Gateway Council's point of view, and we are optimistic that the Building Canada Fund and the Gateway funding that has been identified will be sufficient to enable us to access infrastructure mostly to improve our competitiveness — for instance, things like being able to deal with our truck traffic. Getting the trucks out of our downtown core and out to where they can connect to distant markets as efficiently as we can is the most important thing. There are simple measures: new road connections, when built, will reduce truck transit times, thereby taking cost out of the system and dealing with traffic in a way that is responsive to the environment, and will allow us to better handle more time-sensitive cargo.

It is simple, basic stuff — perhaps a simple answer to a not so simple question.

**Senator Zimmer:** You were sort of grandfathered, I guess, by how things were probably built without a master plan at first. Then all of a sudden all these elements come together and you realize that progress is being impeded and you have to go back and fix those elements. Thank you very much.

**Senator Oliver:** Are you able to discuss with us some of the proposed locations for the new bridge going from Halifax?

**Mr. English:** Senator, I cannot disclose that because I have not seen it yet. I believe I will be seeing that report next week. This is a long-term plan. There is no need for a third bridge at this time, as most people know, but if and when a new bridge is necessary, the work will have been done to show the location, but I cannot tell you the location now. I will know next week based on the consultant's study, which is just winding up.

**Senator Oliver:** It would be something to try to move trucks with containers from Halterm and Fairview out to the highway in a faster way.

**Mr. English:** I am sorry, senator, but are you referring to the location it would be in that area?

**Senator Oliver:** The north end or the south end of the peninsula of Halifax.

**Mr. English:** There was a study done a number of years ago on a third bridge crossing, and it was in the south end.

**Senator Oliver:** Yes.

**M. Dempsey :** Sénateur, nous nous sommes penchés sur cette question, et nous avons discuté avec l'administration portuaire de Halifax de la possibilité pour celle-ci de s'acquitter de son mandat dans le contexte législatif actuel, alors je ne vais pas en parler ici. Je pense que les gens de l'administration portuaire seraient mieux placés pour répondre.

Nous avons envisagé cette question du point de vue du Halifax Gateway Council, et nous pensons que le fonds Chantiers Canada et le financement accordé à la porte d'entrée suffiront à nous permettre de nous doter de l'infrastructure nécessaire surtout pour accroître notre compétitivité — pour des choses, par exemple, comme notre capacité de trouver des solutions au problème de circulation des camions. La chose la plus importante, c'est de permettre aux camions de sortir du centre-ville et de se diriger vers des marchés éloignés de la façon la plus efficace possible. Il y a des mesures simples qu'il est possible de prendre : de nouvelles routes permettront de raccourcir les trajets des camions, ce qui permettra de faire diminuer les coûts au sein du réseau et de régler les problèmes de circulation de façon adéquate sur le plan de l'environnement, et ce qui permettra aussi de mieux nous occuper du transport des marchandises qui doivent être expédiées rapidement.

Ce sont des choses simples, de base — c'est peut-être une réponse simple à une question pas si simple que ça.

**Le sénateur Zimmer :** Vous avez été en quelque sorte avantagés, j'imagine, par la façon dont les choses ont été mises en place au départ sans plan général. Puis, tout à coup, tous ces éléments se combinent, et vous vous apercevez qu'il n'est plus possible d'avancer et que vous devez revenir en arrière pour vous occuper de ces éléments. Merci beaucoup.

**Le sénateur Oliver :** Êtes-vous en mesure de nous parler de certaines des propositions de lieu pour la construction d'un nouveau pont à Halifax?

**M. English :** Sénateur, je ne peux vous divulguer cette information parce que je n'en ai pas encore pris connaissance. Je pense que je vais recevoir le rapport en question la semaine prochaine. C'est un plan à long terme. Il n'est pas nécessaire de construire un troisième pont à l'heure actuelle, comme la plupart des gens le savent, mais si ce nouveau pont devenait nécessaire, le travail serait déjà fait pour ce qui est du choix de l'endroit, mais je ne peux pas vous dire aujourd'hui quel est cet endroit. Je vais le savoir la semaine prochaine, lorsque je vais lire l'étude du consultant, qui se termine en ce moment.

**Le sénateur Oliver :** Ce serait quelque chose à essayer, c'est-à-dire pour faire sortir les camions avec les conteneurs plus rapidement de Halterm et Fairview vers la route.

**M. English :** Excusez-moi, sénateur, mais parlez-vous de l'endroit où l'on construirait le pont dans ce secteur?

**Le sénateur Oliver :** À l'extrémité nord ou à l'extrémité sud de la péninsule de Halifax.

**M. English :** On a fait une étude sur un troisième pont il y a un certain nombre d'années, et c'était à l'extrémité sud.

**Le sénateur Oliver :** Oui.



**Mr. English:** Other than that, I have not seen any of the consultant's work yet.

**Senator Oliver:** Have you given much thought to a new Cogswell interchange? Where does that now stand?

**Mr. English:** Yes, we are looking at that now. We have a couple of consultant's reports. There is some conflicting information in terms of the condition of the structure, but we are definitely looking. That structure will not be rebuilt, it will be demolished. It is 40 years old.

**Senator Oliver:** Do you mean the actual road, the interchange?

**Mr. English:** The actual infrastructure, yes, and the walls and the whole ramps.

**Senator Oliver:** Oh, my goodness.

**Mr. English:** It is 40 years old and it has outlived its useful life, and it was built for another purpose. When that Cogswell interchange was built, it was actually going to connect to the third crossing many years ago, but that whole area will be redeveloped in the future.

With respect to the third bridge crossing, I want to reiterate that we are talking about 20 or more years out for another bridge crossing in this area.

**Senator Mercer:** Unfortunately, for some of our colleagues this is pretty local stuff, but I would assume that in their study they took into consideration the redevelopment of the Shearwater lands, which will probably dump an awful lot of people at that end of the Dartmouth mainland side of Halifax and, again, probably driving that bridge south, which is not a bad idea.

**Mr. English:** Right. I hope that the consultants have taken that into consideration.

**The Chair:** Thank you very much for your presence here today. Feel free to send us more information if you have any.

Senators, we are now pleased to be able to hear from representatives of NSCAD University. We have before us Linda Hutchison, Associate Director of Advancement, and John Mabley, Vice-President of University Relations.

**Linda Hutchison, Associate Director of Advancement, NSCAD University:** Thank you very much, honourable senators. It is a delight and a privilege to be here and we appreciate the time that you are giving us. We would like to take a minute to introduce you to what we do at NSCAD, how it fits within the Atlantic Gateway strategy and how we see that we could possibly play a role.

**M. English :** À part ça, je n'ai rien vu des travaux du consultant.

**Le sénateur Oliver :** Avez-vous réfléchi à un nouvel échangeur Cogswell? Où ce dossier en est-il?

**M. English :** Oui, nous nous penchons là-dessus en ce moment. Nous avons reçu deux ou trois rapports de consultants. Il y a des renseignements contradictoires au sujet de l'état de la structure, mais nous sommes assurément en train d'étudier la question. La structure ne sera pas rénovée, elle va être démolie. C'est un échangeur qui a été construit il y a 40 ans.

**Le sénateur Oliver :** Parlez-vous de la route en tant que telle, de l'échangeur?

**M. English :** L'infrastructure en tant que telle, oui, et les parois et toutes les bretelles.

**Le sénateur Oliver :** Oh, mon Dieu.

**M. English :** C'est un échangeur qui a 40 ans et qui a dépassé sa durée de vie utile, et qui avait été construit dans un autre but. Lorsqu'on a construit l'échangeur Cogswell, c'était en fait pour faire le lien avec la troisième traversée, il y a de cela de nombreuses années, mais tout le secteur va être réaménagé à un moment donné.

En ce qui concerne le troisième pont, je tiens à répéter qu'il va falloir 20 ans ou plus avant qu'on construise un autre pont dans le secteur.

**Le sénateur Mercer :** Malheureusement, pour certains de nos collègues, ce sont des questions d'intérêt plutôt local, mais je présume que, dans leur étude, ils ont tenu compte du réaménagement des terres de Shearwater, qui va probablement amener pas mal de monde du côté de Dartmouth et, encore une fois, qui va probablement faire en sorte qu'on construira le pont à l'extrémité sud de la péninsule, ce qui n'est pas une mauvaise idée.

**M. English :** Oui. J'espère que les consultants ont pris cela en considération.

**La présidente :** Merci beaucoup d'être venus ici aujourd'hui. Si vous avez d'autre information à nous communiquer, je vous prie de le faire.

Sénateurs, nous avons maintenant le plaisir de recevoir des représentants de l'Université NSCAD. Nous accueillons Linda Hutchison, directrice adjointe à la promotion, et John Mabley, vice-président, Relations avec l'Université.

**Linda Hutchison, directrice adjointe à la promotion, Avancement, Université NSCAD :** Merci beaucoup, honorables sénateurs. C'est un plaisir et un privilège que d'être ici aujourd'hui, et nous vous remercions de nous accorder du temps. Nous aimerions prendre un instant pour vous présenter ce que nous faisons à l'Université NSCAD, comment ce que nous faisons s'inscrit dans le contexte de la stratégie de la porte d'entrée de l'Atlantique et le rôle que nous pensons pouvoir jouer à cet égard.

At first glance, you may think that containers and art colleges do not have much in common, but we do. We are both world travellers, we have a global impact and we both navigate through very difficult waters.

Our foremost challenge is funding. NSCAD has just completed our 70,000 square foot Port Campus in space that is leased by the Halifax Port Authority. The campus serves as the anchor tenant for the revitalization plan for the seawall development, which is an arts and culture destination.

The Port Campus is a marvellous brownfield development positioning visual culture as one of the first lines of sight for the harbour entrance, including the streams of cruise ship visitors that come to our beautiful province. Our new ceramics facility is one of the best-equipped in North America. In addition, this campus is engaged in sculpture, woodworking, product design and rapid prototyping for the manufacturing sector.

From our Port Campus location, we attract hundreds to our continuing education programs and are engaging in the development of a high-end summer institute for the arts. Our students can almost touch the cruise ships as they are docked outside our three-storey glass curtain wall. Cruise passengers step off the boats and first see NSCAD University, then the Mary E. Black Gallery and the wonderful testament to immigration, Pier 21.

From an immigration perspective, NSCAD successfully attracts students from all corners of the globe, and once immersed in the culture of Atlantic Canada, many students decide to remain here and work within Nova Scotia's strong and distinctive cultural community. NSCAD is successful in attracting globally based on its significant international reputation for visual culture and research studies. Our school is recognized by all of the foremost museums, art institutions, collectors and galleries worldwide. Our influence in the visual arts dates back 120 years to when Anna Leonowens of *The King and I* fame founded the Victoria School of Art in 1887.

The increased global profile is a natural fit for an institution such as ours with students applying from all over the world. We have undergraduate and graduate students from Asia, Africa, South America and Europe. NSCAD was fortunate to meet this week in Ottawa with other members of our higher education communities, industry leaders and political representatives. The High Commissioner from Uganda was delighted to report to me that his son was a student with us.

De prime abord, vous pensez peut-être que les conteneurs et les collèges des arts n'ont pas grand-chose en commun. Nous croyons le contraire. Comme les conteneurs, nous voyageons partout dans le monde, nous engendrons des répercussions à l'échelle mondiale et nous naviguons dans des eaux très troubles.

Notre principal problème, c'est celui du financement. L'Université NSCAD vient tout juste de parachever la construction d'un campus portuaire de 70 000 pieds carrés sur des terrains loués à l'administration portuaire de Halifax. Ce campus joue le rôle de locataire clé dans le cadre du plan de revitalisation du front de mer, qui est une destination pour les amateurs d'art et de culture.

Le campus portuaire est un merveilleux exemple de réaménagement d'une friche industrielle, et il place la culture visuelle à l'avant-plan dans l'entrée du port, à l'intention notamment des masses de touristes qui visitent notre belle province en bateau de croisière. Nos nouvelles installations pour le travail de la céramique comptent parmi les mieux équipées en Amérique du Nord. En outre, on fait sur le campus de la sculpture, de l'ébénisterie, de la conception de produit et du prototypage rapide pour le secteur de la fabrication.

Notre campus portuaire attire des centaines d'étudiants qui s'inscrivent à nos programmes d'éducation permanente, et nous sommes en train de mettre sur pied un établissement de pointe pour les cours d'été en art. Nos étudiants peuvent presque toucher les navires de croisière à l'ancre à l'extérieur de notre édifice de trois étages en verre. La première chose que voient les passagers en débarquant, c'est l'Université NSCAD, puis la galerie Mary E. Black et le merveilleux monument à l'immigration qu'est le Quai 21.

Du point de vue de l'immigration, l'Université NSCAD réussit à attirer des étudiants de partout dans le monde, et, une fois qu'ils ont fait une immersion dans la culture de la région de l'Atlantique, beaucoup d'entre eux décident de rester ici et de se joindre au milieu culturel fort et distinctif de la Nouvelle-Écosse. L'Université NSCAD réussit à attirer des gens de partout en raison de sa réputation internationale aux chapitres de la culture visuelle et des études de recherche. Notre établissement est reconnu par tous les grands musées, établissements d'art et collectionneurs, ainsi que par toutes les grandes galeries du monde. Cela fait 120 ans que nous exerçons une influence sur le monde des arts visuels, depuis que Anna Leonowens, auteure du livre *Le roi et moi*, a fondé la Victoria School of Art en 1887.

Un établissement comme le nôtre, qui accueille des étudiants de partout dans le monde, s'adapte naturellement à un profil de plus en plus international. Nous comptons dans nos rangs des étudiants au baccalauréat et des étudiants diplômés de l'Asie, de l'Afrique, de l'Amérique du Sud et de l'Europe. Les représentants de l'Université NSCAD ont eu la chance de rencontrer cette semaine à Ottawa d'autres membres du milieu des études postsecondaires, des chefs de file de l'industrie et des représentants politiques. Le haut-commissaire de l'Ouganda m'a fait savoir avec plaisir que son fils étudiait chez nous.



Enhanced cultural links are a great benefit to our region. We applaud the *Atlantic Gateway Business Case* completed by InterVISTAS and would like to draw your attention to the community and social benefits of a successful Atlantic Gateway strategy.

Containers are the economic life blood of the Atlantic Gateway proposal, and we would urge you to consider the fit that NSCAD may have within the discussions around infrastructure developments. As both the physical plant located on Halifax Port Authority property and the visual arts university, NSCAD is a vital anchor for cultural commerce. We are not only advocates but also torch bearers for cultural industries in their region. We are committed to the Atlantic Gateway project and would wish to partner in its success. Thank you very much for this opportunity to share our excitement for the wonderful institution of national cultural significance.

**Senator Mercer:** I met with the President of NSCAD a number of months ago and he described the new campus on the waterfront. If I understand correctly, it backs right onto the old pier and is on the water, so its attractiveness is because of the lighting in the space. Is that right?

**Ms. Hutchison:** Yes, absolutely. It is three storeys of glass situated 10 feet from the water, so the view is spectacular. The cruise ships dock right in front of the windows.

**Senator Mercer:** Yes, we saw the building this morning. Currently, how many students are registered at NSCAD full time and part time?

**Ms. Hutchison:** We have approximately 1,000 full-time equivalents.

**Senator Mercer:** They come from all over the world and all over Canada?

**Ms. Hutchison:** Yes.

**Senator Mercer:** Do you have a breakdown as to how many would be Nova Scotians as opposed to from elsewhere?

**Ms. Hutchison:** I can certainly get those figures for you.

**John D. Mabley, Vice-President, University Relations, NSCAD University:** Roughly 50 per cent of our students are from Nova Scotia and 50 per cent are from elsewhere in Canada and the world.

**Senator Mercer:** My brother-in-law used to be a professor at NSCAD and taught painting, so I am a big fan. It is a great school.

**Ms. Hutchison:** Fantastic.

**Mr. Mabley:** Thank you.

Le resserrement des liens culturels est très avantageux pour notre région. Nous nous réjouissons des conclusions tirées par InterVISTAS dans l'étude intitulée *Analyse de rentabilisation de la porte d'entrée de l'Atlantique*, et nous aimerions attirer votre attention sur les avantages sociaux et communautaires qui découleraient de l'application réussie de la stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique.

Les conteneurs sont le moteur économique de la proposition de porte d'entrée de l'Atlantique, et nous vous invitons à considérer le rôle que pourrait jouer l'Université NSCAD dans le débat sur l'aménagement de l'infrastructure. Puisqu'elle est à la fois un établissement situé sur la propriété de l'administration portuaire de Halifax et une université spécialisée dans les arts visuels, l'Université NSCAD est un point d'ancrage essentiel pour le commerce culturel. Nous sommes non seulement les défenseurs, mais également des porteurs de flambeau des industries culturelles de la région. Nous participons activement au projet de la porte d'entrée de l'Atlantique, et nous voulons contribuer à son succès. Merci beaucoup de nous avoir offert l'occasion de partager avec vous l'enthousiasme que nous éprouvons pour un merveilleux établissement d'importance nationale sur le plan culturel.

**Le sénateur Mercer :** J'ai rencontré le président de l'Université NSCAD il y a de cela plusieurs mois, et il m'a décrit le nouveau campus portuaire. Si je comprends bien, il donne directement sur le vieux quai et sur l'eau, alors ce qui fait que l'endroit est attrayant, c'est l'éclairage. C'est ça?

**Mme Hutchison :** Oui, tout à fait. Il s'agit d'un bâtiment de trois étages qui se trouve à dix pieds de l'eau, et la vue y est spectaculaire. Les bateaux de croisière accostent juste devant les fenêtres.

**Le sénateur Mercer :** Oui, nous avons vu l'édifice en question ce matin. Combien y a-t-il d'étudiants inscrits à temps plein ou à temps partiel à l'Université NSCAD?

**Mme Hutchison :** Il y a environ 1 000 équivalents temps plein.

**Le sénateur Mercer :** Ce sont des étudiants qui viennent de partout dans le monde et de partout au Canada?

**Mme Hutchison :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Savez-vous il y a combien de gens qui viennent de la Nouvelle-Écosse, par rapport au reste?

**Mme Hutchison :** Je pourrais certainement vous fournir ces chiffres.

**John D. Mabley, vice-président, Relations avec l'Université, Université NSCAD :** Environ 50 p. 100 de nos étudiants viennent de la Nouvelle-Écosse, et l'autre moitié vient d'ailleurs au Canada ou d'ailleurs dans le monde.

**Le sénateur Mercer :** Mon beau-frère a déjà enseigné la peinture à l'Université NSCAD, alors je suis un grand admirateur de l'établissement. C'est une excellente école.

**Mme Hutchison :** Super.

**M. Mabley :** Merci.

**Senator Oliver:** You lease a large building from the Halifax Port Authority and you have started to refurbish that property. In your presentation you said that, in addition to trucks and containers, there really should in a development like this be an opportunity to have social benefits, and the community should have an opportunity to have some cultural links.

**Ms. Hutchison:** Yes.

**Senator Oliver:** That is something that your university would like to do. Have you considered an incubator mall at all? If so, do you have a vision of what would be available for those engaged in the container pier?

**Ms. Hutchison:** At this time, the structure we are using is a centre for cultural technologies, and underneath that umbrella are a series of incubation clusters. Some of them are located in the Port Campus to do with ceramics, rapid prototyping and that kind of thing, and the others are included in the film building which is also in a stage of growth.

**Senator Oliver:** Is the film building on the Halifax Port Authority property?

**Ms. Hutchison:** The film building is in the old Alliance Atlantis building on Sackville Street. It was a gift from Alliance Atlantis.

**Senator Oliver:** What university-sponsored activities would take place on the container pier where that building is located? In other words, what could people who came in with the cruise ships or others be able to see when there?

**Ms. Hutchison:** There are lots of opportunities. There is gallery space and there are public lectures.

**Senator Oliver:** Are students working on their crafts and art and painting and design?

**Ms. Hutchison:** Absolutely. Much of our students' work would be shown in the Mary E. Black Gallery next door. Our alumni are also represented in there, and from time to time Pier 21 does some displays as well. I have actually had a show there myself.

**Mr. Mabley:** When cruise ships dock just outside the curtain of glass, the passengers can see into the building and see art students and ceramic students doing what they do. Travellers have told me that this is a greeting or a welcome to Halifax that makes this a pretty unusual port of call. As you implied, there are many opportunities for us to make further use of that space for incubation and also to take advantage of that cruise traffic.

**Senator Cowan:** I have a quick question on statistics. You said earlier that you support the Atlantic Gateway council. Did you mean the Atlantic Gateway or the Halifax Gateway Council? We had a conversation earlier and I think there is a certain confusion in all our minds about the two.

**Ms. Hutchison:** I would admit to that confusion as well.

**Senator Dawson:** Which are you a part of, then?

**Ms. Hutchison:** We are part of everything that brings support for NSCAD.

**Le sénateur Oliver :** Vous louez un gros édifice à l'administration portuaire de Halifax, et vous avez commencé à le rénover. Dans votre exposé, vous avez dit que, en plus des camions et des conteneurs, il devrait vraiment y avoir, dans un projet comme celui-là, des avantages sociaux, et que la collectivité devrait avoir l'occasion de créer des liens culturels.

**Mme Hutchison :** Oui.

**Le sénateur Oliver :** C'est quelque chose que votre université aimerait faire. Avez-vous envisagé la création d'un incubateur? Le cas échéant, avez-vous une idée de ce qui s'offrirait aux intervenants du quai à conteneurs?

**Mme Hutchison :** En ce moment, notre structure est celle d'un centre de technologies culturelles, et sa structure chapeaute un ensemble de grappes d'incubation. Certains de ces incubateurs se trouvent sur le campus portuaire, pour ce qui est de la céramique, du prototypage rapide et ce genre de chose, et d'autres se trouvent dans le pavillon de cinéma, qui est aussi en expansion.

**Le sénateur Oliver :** Le pavillon du cinéma est-il situé sur la propriété de l'administration portuaire de Halifax?

**Mme Hutchison :** Il se trouve dans l'ancien édifice d'Alliance Atlantis, sur la rue Sackville. C'est un cadeau d'Alliance Atlantis.

**Le sénateur Oliver :** Quelles seraient les activités parrainées par l'Université qui se tiendraient sur le quai à conteneurs où se trouve l'édifice? En d'autres termes, qu'est-ce que les passagers des bateaux de croisière et les autres visiteurs pourraient voir lorsqu'ils arriveraient là-bas?

**Mme Hutchison :** Il y a beaucoup de possibilités. Il y a un espace de galerie et des conférences publiques.

**Le sénateur Oliver :** Est-ce que les étudiants travaillent à leurs œuvres d'art, à leurs tableaux ou à leurs objets de design?

**Mme Hutchison :** Certainement. Beaucoup des travaux de nos étudiants seraient exposés à la galerie Mary E. Black, qui se trouve juste à côté. Nos diplômés sont aussi représentés là-bas, et, de temps à autre, il y a une exposition au Quai 21. J'ai moi-même exposé là-bas.

**M. Mabley :** Lorsque les navires de croisière accostent juste devant les fenêtres de l'Université, les passagers voient ce qui se passe dans l'édifice, et ils voient les étudiants en art et ceux qui font de la céramique travailler. Les voyageurs m'ont dit que cet accueil fait de Halifax une escale assez originale. Comme vous l'avez laissé entendre, il y a beaucoup de possibilités qui s'offrent à nous d'utiliser cet espace pour l'incubation, et aussi pour tirer parti du passage des navires de croisière.

**Le sénateur Cowan :** J'ai une petite question sur les chiffres. Vous avez dit tout à l'heure que vous appuyez l'Atlantic Gateway Council. Voudriez-vous dire l'Atlantic Gateway Council ou le Halifax Gateway Council? Nous en avons parlé tout à l'heure, et je pense que nous confondons un peu les deux.

**Mme Hutchison :** Je dois admettre que je les confonds aussi.

**Le sénateur Dawson :** Duquel faites-vous partie, dans ce cas?

**Mme Hutchison :** Nous sommes membres de toutes les organisations qui appuient l'Université NSCAD.



**Senator Mercer:** It is a very exciting project. I cannot wait to get to see it when it is fully functioning.

**Ms. Hutchison:** Any time you would like a tour, just give us a call.

**Senator Mercer:** The campus itself is unique as it is in very old, historic buildings. Halifax had reclaimed them and turned them into an art school. What a great idea.

**The Chair:** Do the students mind having all the containers around?

**Ms. Hutchison:** Well, the containers are not directly beside us; they are not that close.

The students are engaged in being part of an industrial working community. It is part of living there. I think the students recognize the economic benefits as well as we do.

**Mr. Mabley:** Industrial arts.

**Ms. Hutchison:** Yes, and the very nature of the Port Campus is industrial because it is an old, refurbished warehouse space.

**Senator Dawson:** This is off the topic, but is the farmers' market proposal dead now?

**Ms. Hutchison:** No, I think it is being reborn. Actually, we would like to be involved in the discussion about the farmers' market, particularly around the green roof.

**The Chair:** Thank you for your presence here. We will keep this. I think it is very important to us to add the arts with the containers.

**Ms. Hutchison:** It works.

**The Chair:** That is a good change.

The committee adjourned.

---

HALIFAX, Saturday, February 9, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

**Senator Lise Bacon (Chair)** in the chair.

[English]

**The Chair:** Welcome to the Senate Standing Committee on Transport and Communications. We are here to examine current and potential future containerized freight traffic and all that and major inbound and outbound markets served by Canada's specific gateways, container ports, East Coast container

**Le sénateur Mercer :** C'est un projet très intéressant. J'ai très hâte de voir ce que ça va donner une fois que tout va être en place.

**Mme Hutchison :** Vous n'aurez qu'à nous téléphoner lorsque vous voudrez faire une visite.

**Le sénateur Mercer :** Le campus en soi est unique et il est composé de bâtiments historiques très vieux. Halifax les a récupérés et les a transformés en école d'art. Quelle bonne idée.

**La présidente :** Est-ce que la présence des conteneurs dérange les étudiants?

**Mme Hutchison :** En fait, les conteneurs ne sont pas directement à côté de l'Université; ils ne sont pas si près que ça.

Les étudiants font partie d'une collectivité industrielle. Ça fait partie de la vie là-bas. Je pense que les étudiants comprennent les avantages économiques aussi bien que nous.

**M. Mabley :** L'art industriel.

**Mme Hutchison :** Oui, et le campus portuaire est lui-même de nature industrielle, puisqu'il s'agit d'un ancien espace d'entreposage rénové.

**Le sénateur Dawson :** Je change de sujet, mais est-ce que l'idée de créer un marché est tombée à l'eau?

**Mme Hutchison :** Non, je pense qu'elle revient en force. En fait, nous aimerions participer au débat sur la création de ce marché, surtout en ce qui concerne le toit vert.

**La présidente :** Merci d'être venus ici aujourd'hui. Nous allons garder ça. Je pense que c'est très important pour nous qu'il y ait une présence des arts là où il y a les conteneurs.

**Mme Hutchison :** Ça fonctionne.

**La présidente :** C'est bien qu'il en soit ainsi pour une fois.

La séance est levée.

---

HALIFAX, le samedi 9 février 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 heures pour étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic de fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

**Le sénateur Lise Bacon (présidente)** occupe le fauteuil.

[Traduction]

**La présidente :** Soyez les bienvenus à cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Nous sommes ici pour étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic de fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports de

ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

We have this morning representatives of the Atlantic Institute for Market Studies. Charles Cirtwill, Acting President, and Barrie Hebb, Research Economist.

**Charles Cirtwill, Acting President, Atlantic Institute for Market Studies:** Thank you for the invitation and welcome to Halifax. As I was just mentioning to someone sitting in the audience, this really is going to be a contextual presentation. I have been following the committee's hearings over the last considerable number of months and you have heard from quite a lot of people who know far more about this than I do. In fact, some of them actually taught me what I know about this so I will not try and engage in their conversation.

Let us start with a little bit about AIMS just to supply a quick context. AIMS, of course, is a think tank. Some people will tend to have a hard time getting their heads around that but for those who might know a little bit about politics and nobody fits that description at this table, I am sure. However, for those of you who might know a little bit about politics, remember that Winston Churchill once described politics as the "art of the possible." Our role in the public policy debate is to redefine the word "possible." So we do social and economic policy across the full gamut, healthcare, education, immigration, all those things. And quite honestly we do it very well and that is not just our matter of opinion. We have won five major international awards in the 12 years we have been in existence.

Now when we talk about containerized trade or trade of any type, we tend to put it into the focus of one of our major projects which is the Atlantic or the international Northeast. I am going to show you two slides to illustrate the exact location of the international Northeast.

This map shows you the rough outlines of "Atlantica," which consists of the four Atlantic provinces, the South Shore of the St. Lawrence River, and the Northeastern United States of New Hampshire, Vermont, Maine, of course, upstate New York.

A quick and dirty summary of what exactly Atlantica is is it is a response to our mutual isolation. If you look at this map, you can quickly see that the U.S. Northeast cuts off Atlantic Canada from the rest of our country. You can also see that our country cuts off the American Northeast from the rest of theirs. The concept around Atlantica is that by working together we can overcome the challenges that this geography represents.

The fascinating thing, and this is how we tie this conversation back into what you folks are looking at, is there seems to be a debate about Atlantica being a fairly new concept. In fact, it is not new at all. Robin Neil, an economist at UPEI, just wrote and article looking at historical Atlantica. In the article, Mr. Neil discusses the golden age of the Maritimes as being a golden age of commerce, not of general economic development, but of

conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

Nous accueillons ce matin des représentants de l'Atlantic Institute for Market Studies, soit Charles Cirtwill, président par intérim, et Barrie Hebb, économiste (recherche).

**Charles Cirtwill, président par intérim, Atlantic Institute for Market Studies :** Merci pour l'invitation et bienvenue à Halifax. Comme je viens de le dire à une personne de l'assistance, ce sera vraiment une présentation contextuelle. Je suis les audiences du comité depuis de nombreux mois, et je peux vous dire que vous avez entendu plein de gens qui en savent beaucoup plus que moi sur le sujet. En fait, certains d'entre eux m'ont appris ce que je sais; je ne vais pas donc pas essayer de participer à leur débat.

Laissez-nous d'abord vous présenter brièvement l'AIMS. L'AIMS, bien sûr, est un groupe de réflexion. Ceux d'entre vous qui connaissent un peu la politique se rappelleront sans doute les mots de Winston Churchill lorsqu'il a décrit la politique comme « l'art du possible ». Certaines personnes pourraient avoir du mal à comprendre ce concept, mais certainement pas vous. Notre rôle, dans le débat politique public, consiste à redéfinir le mot « possible ». Nous nous intéressons à toutes sortes de politiques sociales et économiques, notamment en matière de santé, d'éducation et d'immigration. Honnêtement, nous le faisons très bien, et ce n'est pas seulement nous qui le disons, puisque nous avons gagné cinq grands prix internationaux depuis 12 ans que nous existons.

Maintenant, lorsque nous parlons de commerce conteneurisé ou de tout autre type de commerce, nous avons tendance à le mettre au centre de l'un de nos grands projets, c'est-à-dire la côte nord-est de l'Atlantique ou plus précisément la région économique internationale du Nord-Est. Je vais vous montrer deux diapositives pour illustrer l'emplacement exact de la région économique internationale du Nord-Est.

Cette carte vous donne un aperçu d'« Atlantica », qui se compose des quatre provinces de l'Atlantique, de la rive sud du fleuve Saint-Laurent et des États du nord-est des États-Unis, soit le New Hampshire, le Vermont, le Maine, et bien sûr, du nord de l'État de New York.

En gros, Atlantica est une solution à notre isolement mutuel. Si vous regardez cette carte, vous pouvez rapidement voir que les États du nord-est des États-Unis coupent le Canada atlantique du reste de notre pays, tout comme notre pays coupe les États du nord-est des autres États. Atlantica est un concept qui veut qu'en travaillant ensemble, nous puissions surmonter les obstacles géographiques.

Ce qui est fascinant, et c'est ce qui nous ramène à ce qui vous intéresse, c'est qu'il semble y avoir un débat concernant ce concept relativement nouveau qu'est Atlantica. En fait, ce n'est pas nouveau du tout. Robin Neil, économiste à l'UPEI, vient d'écrire un article sur l'histoire d'Atlantica. Dans l'article, M. Neil considère l'âge d'or des Maritimes comme l'âge d'or du commerce, pas du développement économique général, mais bien



commerce and trade. He emphasizes the fact that the U.S. Northeast and Atlantic Canada saw some of its greatest prosperity at a time when we looked outward rather than inward.

In this slide, you see the section entitled "Now" and this indicates the period of time since the signing of the North American Free Trade Agreement. You can see the Gross Regional Product of the Maritimes leaped from \$35 billion in 1992 to roughly \$50 billion in 2001. Certainly, there could have been other drivers above and beyond NAFTA but I, for one, do not think it is coincidental that we saw this kind of exponential growth after we stopped looking inwards towards the center of the continent and started looking again outwards to the sea. I am sure that this committee has seen or heard of these slides during its hearings in the last 12-18 months.

Why the buzz on the East Coast about container traffic and trade? Well, NAFTA and EU trade is about 40 per cent of international trade and that continues to be a staple on the East Coast. The big thing for Atlantic Canada in particular is that thick blue line that runs through the Suez Express, which carries 7 per cent of world seaborne trade right now and that number continues to grow. Now why is that important for us? Well it is important for us because distance is, quite frankly, not an issue. If you look at Hong Kong west, we are a competitive distance time and cost-wise on that seaborne leg and in fact, if you go Southeast Asia into India, we have a significant competitive advantage. Therefore, the larger those economies grow in that region, the more opportunities there are for us. I will discuss just a little bit later on why that makes us a little bit different than the conversations you have had on the West Coast.

This is a slide on world containerization of the general cargo trades which I am absolutely certain you have seen a dozen or more times. So you see that total general cargo basically since the 1980s and going forward has continued on an upward slide and that containerization of that traffic has actually increased at an even faster rate to the point where we are probably somewhere between 85 per cent and 90 per cent of overall cargo is now containerized.

The reason I put this slide in is not to highlight those trends although those trends are important for your conversation and for public policy in this area but to highlight the fact that this slide goes from the period 1980 to 2010 and you can actually extend those lines on the same graph, into 2020 and beyond. That period covers several perhaps not necessarily recessions but downturns, adjustments, hiccups in the global economy. So, when you have conversations around what the impact of what is happening in the U.S. is going to be on these trends, I think we can be reasonably sure that, regardless of what happens in the U.S., this trend will continue upward. You can see from the graph that it has covered some periods that looked remarkably like what is happening in the U.S. now and so we can be reasonably confident that even if it levels off, it will likely continue to go upward in the near term.

du commerce et des échanges. Il insiste sur le fait que les États du nord-est et le Canada atlantique n'ont jamais été aussi prospères que lorsque nous nous sommes tournés vers l'extérieur plutôt que vers l'intérieur.

Cette diapositive indique le temps écoulé depuis la signature de l'Accord de libre-échange nord-américain. Vous pouvez constater que le produit régional brut des Maritimes est passé de 35 milliards de dollars en 1992 à environ 50 milliards en 2001. Il y a certainement eu d'autres facteurs que l'ALENA, mais personnellement, je ne pense pas que ce soit une coïncidence que nous ayons assisté à cette croissance exponentielle aussitôt que nous nous sommes tournés vers l'étranger. Je suis sûr que ce comité a vu ces diapositives ou en a entendu parler au cours des audiences qu'il a tenues dans les 12 à 18 derniers mois.

Pourquoi se focaliser sur la côte Est lorsqu'il est question de commerce et de trafic de conteneurs? Les échanges avec l'UE et dans le cadre de l'ALENA représentent environ 40 p. 100 du commerce international et continuent d'être un élément essentiel pour la côte Est. Ce qui est particulièrement important pour le Canada atlantique, c'est la ligne bleue foncée qui traverse le canal de Suez et qui est utilisée pour 7 p. 100 du commerce maritime mondial à l'heure actuelle, et ce nombre continue de croître. Maintenant, pourquoi est-ce important pour nous? Tout simplement parce que la distance n'est pas un problème. Si vous prenez l'Ouest de Hong Kong, par exemple, nous sommes avantageux sur le plan de la distance, du temps et des coûts et, en fait, si vous vous rendez en Asie du Sud-Est jusqu'en Inde, nous avons un avantage concurrentiel important. Par conséquent, plus ces économies se développeront dans cette région, plus il y aura de possibilités pour nous. Je parlerai un peu plus tard de ce qui nous distingue de la côte Ouest.

Voici maintenant une diapositive sur la conteneurisation mondiale du commerce de marchandises que vous avez sans doute vue plus d'une dizaine de fois. Vous remarquez que les échanges de marchandises ont augmenté depuis les années 1980, mais que le trafic des marchandises conteneurisées s'est accru à un rythme plus rapide, de sorte qu'entre 85 et 90 p. 100 des marchandises sont conteneurisées aujourd'hui.

Si je vous présente cette diapositive, ce n'est pas pour mettre en évidence ces tendances, bien qu'elles soient importantes pour votre débat et la politique publique dans ce domaine, mais pour souligner le fait qu'elle couvre la période de 1980 à 2010 et que ces lignes pourraient même s'étendre au-delà de 2020. Cette période comprend plusieurs récessions, peut-être pas nécessairement des récessions mais des ralentissements, des ajustements et des soubresauts dans l'économie mondiale. Donc, quand vous parlez de la conjoncture économique aux États-Unis et de l'impact que cela pourrait avoir sur ces tendances, je pense que nous pouvons être sûrs que, indépendamment de ce qui se passe aux États-Unis, celles-ci poursuivront leur lancée. Comme vous pouvez le voir, le graphique couvre des périodes où la situation ressemblait beaucoup à celle des États-Unis; nous pouvons donc avoir la certitude que même si les tendances se stabilisent, elles reprendront leur cours en peu de temps.

Let us talk about the Atlantic Gateway. There is a lot of conversations about what gateway are you talking about? There are three potential definitions that we talk about when we look at the Atlantic Gateway. The first is a gateway to North America. Basically you get into the concept of the rise of India together with congestion — Halifax actually requires extra terminals here on the East Coast. Another opportunity is the trans-shipment to North America. One of my former colleagues described this as taking a lasso, throwing it around Gioia Tauro and dragging it across the North Atlantic. The idea is that the longer that you keep container and cargo on big ships, the cheaper it is and the less environmental imprint you make so the more we can keep it water-borne, the better off we all are. The third one I put there not because I am expecting this to happen any time soon, not even in my lifetime or it might be my children's or my grandchildren's lifetime. It would significantly change the structure of trade in North America; that is the Jones Act changes. We have similar kinds of restrictions here that mess up the flow of trade on short-sea shipping opportunities between our ports, between American ports and between point-to-points in the U.S. There is lots of space for ongoing conversations with the United States around incremental changes perhaps not necessarily leading to a fundamental repeal of the Jones Act but at least tinkering around the edges and getting rid some of the restrictions.

Before I leave that slide, I think it is important to emphasize that each one of these approaches plays to a competitive strength of one or more ports in the region and none of these three are mutually exclusive. It is entirely possible, for example, for the folks in Sydney to pursue a trans-shipment opportunity and the folks at Halifax to pursue a gateway opportunity and actually become complimentary to each other without necessarily competing. That is in an ideal world; I think the reality is perhaps a little different right now.

The next three slides illustrate what the public sector should or should not do to pursue or encourage this opportunity and I suspect that this is probably the area where this committee may have the most interest.

I will start with the gateway fund. In my opinion, the worst possible thing that the federal government could have done was set up a fund to support this exercise because it is the same old, same old. It has led to the exact same conversations, "I want my fair share." "They are getting a handout. I am not." "It is us against them." And it has pushed to, once again, an internal focus as opposed to the external focus that I think is critical and that has been demonstrated to be the way to achieve success in this file.

The simple reality of the situation is that of that \$2.1-billion fund, when it is approved and it starts to spend, the vast majority was going to go to the Great Lakes and Quebec anyway. You can either argue that is going to be on the basis of political reality or you can argue it is going to be on the basis of simple need. The infrastructure requirements in the Great Lakes Region and in Quebec are greater than they are here on the East Coast. The

Parlons de la porte d'entrée de l'Atlantique. Il y a beaucoup de confusion lorsqu'il est question de cette porte d'entrée. Il y a trois définitions possibles. La première est une porte d'entrée ouvrant sur l'Amérique du Nord. En fait, compte tenu de la montée de l'Inde et de la congestion portuaire croissante, Halifax a besoin de plus de terminaux sur la côte Est. Une autre possibilité est le transbordement en Amérique du Nord. Un de mes anciens collègues décrit cela comme le fait de prendre Gioia Tauro au large et de l'emmener jusque dans l'Atlantique Nord. L'idée, c'est que plus longtemps on garde des conteneurs et des marchandises sur de gros navires, moins cela coûte cher et moins on a d'impacts écologiques, et si on peut davantage compter sur le commerce maritime, mieux on se portera. La troisième, si je l'ai inscrite, ce n'est pas parce que je m'attends à des changements dans un avenir rapproché, ni même de mon vivant — ce sont peut-être mes enfants ou mes petits-enfants qui les verront. Il s'agit de la Loi Jones; la réformer modifierait sensiblement la structure des échanges en Amérique du Nord. Nous avons le même type de restrictions, ici, qui nuisent au flux des échanges commerciaux sur le réseau de transport maritime à courte distance entre les ports canadiens, entre les ports canadiens et américains et entre les ports américains. Il faut beaucoup plus pousser la discussion avec les États-Unis à propos des changements progressifs qui ne mèneraient pas nécessairement à une abrogation de la Loi Jones, mais qui permettraient au moins de faire quelques ajustements et de se débarrasser des restrictions.

Avant d'en finir avec cette diapositive, je pense qu'il est important de souligner que chacune de ces approches repose sur la capacité concurrentielle d'un ou de plusieurs ports de la région et que l'une n'exclut pas les autres. Il est tout à fait possible, par exemple, pour les gens de Sydney d'aménager des installations de transbordement et pour les gens de Halifax de miser sur la porte d'entrée et de se compléter sans nécessairement se livrer concurrence. Mais c'est vrai dans un monde idéal; je pense que la réalité est quelque peu différente maintenant.

Les trois prochaines diapositives illustrent ce que le secteur public devrait ou ne devrait pas faire à cet égard, et je soupçonne que c'est sans doute à cela que le comité s'intéresse le plus.

Je vais commencer par le fonds réservé aux portes d'entrée. À mon avis, la pire chose que le gouvernement fédéral ait faite, c'est d'avoir créé un fonds destiné à soutenir cette initiative, car c'est du pareil au même. Cela a donné lieu aux mêmes discussions : « Je veux ma juste part » ; « pourquoi eux reçoivent une subvention et pas moi ? » ; « c'est nous contre eux ». Encore une fois, cela a fait en sorte que les gens se sont tournés vers l'intérieur plutôt que vers l'extérieur — tout le contraire de ce qui doit être fait pour réussir dans ce dossier.

La réalité, c'est que lorsque ce financement de 2,1 milliards de dollars a été approuvé, la grande majorité allait être versée à la région des Grands Lacs et au Québec, de toute façon. Vous pouvez dire que c'est fondé sur une réalité politique ou une simple nécessité. Les besoins en matière d'infrastructures sont plus grands dans la région des Grands Lacs et au Québec qu'ici sur la côte Est. La porte d'entrée du Pacifique avait de véritables



Pacific Gateway had real constrictions and real infrastructure needs. We do not have those same gaps, we have some, but not on the same scale.

The good news about the Gateway fund and for this I have to give kudos to Transport Canada, is that they are being very firm. They are calling on business cases. They are requiring hard numbers. They are asking people to speak with one voice and forcing a level of cooperation that has not really been the traditional case here in Atlantic Canada in particular. Therefore, from that perspective I think we have seen some very positive results coming out of this Gateway fund initiative.

On the regional plan side, we get into another key difference between the East and the West Coast and the question of a regional plan. We are asking who is going to develop it and what will be the objective. Right now, a federal/provincial committee made up of senior bureaucrats from the provinces and the federal government is driving this exercise. Yes, they are engaging with the private sector but we need to contrast the engagement exercise with the formal involvement and actual authority and roles and direction that is happening on the West Coast around the Pacific Northwest Economic Region, around WESTAC and around the Halifax Gateway Council. We need to answer the question how does the private sector become engaged in a leadership role on this file. Is the answer the Atlantica Council, which is a new entity that the regional Chamber of Commerce started or is it something else? I think the private sector has an obligation to answer that question and answer it quickly.

What else should the public sector do? Well, I think there are some things that you could do in terms of focusing on people and connections. We need to continue to focus on immigration. We need to continue to drive up the number of people coming to this country, but we need to recognize that the more people we bring the better supports they will need. You wonder why I am talking about immigration in a conversation about containerization. Well that brings us to the second bullet on this slide. Immigration and trade are intrinsically linked. We need to recognize this fact and start to understand that where we are targeting immigration, we also need to recognize that there are trade opportunities related to that. It is far easier to do export and import business with people you know or are related to and that is why we need to start engaging in merging those two entities offshore. We need to take a serious look at our label of mobility and recognize qualifications from other provinces and countries. We need to take a look at our training and focus that on education areas where there are labour shortages. We need to reorient our labour policy around labour shortages rather than our traditional focus around jobs, numbers and make-work projects. And getting back to that regional plan quickly, the priority in that regional plan must be growing the entire market. We cannot spend a lot of time developing a regional plan that says this is Saint John's niche; this is Charlottetown's niche; this is Halifax's niche. We need to spend our effort on growing the entire pie and then letting the business communities put their work together to get a portion of it, as it is appropriate.

restrictions et de réels besoins en matière d'infrastructures. Nous n'avons pas les mêmes lacunes; nous en avons quelques-unes, mais pas de la même ampleur.

La bonne nouvelle au sujet du fonds réservé aux portes d'entrée, et je dois d'ailleurs en féliciter Transports Canada, c'est qu'on est très ferme. On se fonde sur des analyses de rentabilisation. On exige des chiffres clairs et précis. On demande aux gens de parler d'une seule voix et de travailler en collaboration, ce qui n'a pas toujours été le cas ici, dans le Canada atlantique. Par conséquent, de ce point de vue, je pense que le fonds a donné des résultats très positifs.

Sur le plan régional, il y a une autre différence importante entre les côtes Est et Ouest et la question d'un plan régional. Nous demandons qui va l'élaborer et quel en sera l'objectif. À l'heure actuelle, un comité fédéral-provincial composé de hauts fonctionnaires des provinces et du gouvernement fédéral y travaille. Oui, il fait participer le secteur privé, mais nous devons établir une comparaison entre les initiatives prévues et la participation réelle, les pouvoirs et les parties présentes que nous pouvons observer sur la côte Ouest concernant la région économique du Nord-Ouest du Pacifique, le WESTAC et le Halifax Gateway Council. Nous devons savoir comment le secteur privé peut jouer un rôle de leadership dans ce dossier. Est-ce le Conseil Atlantica, une nouvelle entité que la Chambre régionale de commerce a créée ou est-ce autre chose? Je pense que le secteur privé a l'obligation de nous répondre, et ce, rapidement.

Que devrait faire le secteur public? À mon avis, il y a certaines choses que vous pourriez faire, particulièrement vous concentrer sur les gens et les relations. Nous devons continuer à mettre l'accent sur l'immigration et augmenter le nombre de personnes qui arrivent au pays, mais nous devons savoir que plus il y en aura, plus elles auront besoin de soutien. Vous vous demandez pourquoi je parle de l'immigration quand nous discutons de la conteneurisation. Cela nous amène au deuxième point de cette diapositive. L'immigration et le commerce sont intrinsèquement liés. Nous devons reconnaître ce fait et commencer à comprendre que lorsque nous visons l'immigration, nous accroissons les débouchés commerciaux. Il est beaucoup plus facile de réaliser des exportations et des importations lorsqu'on traite avec des personnes qu'on connaît ou avec qui on a un lien et c'est pourquoi nous devons commencer à unir ces deux concepts. Nous devons revoir sérieusement notre étiquette de mobilité et reconnaître les qualifications dans les autres provinces et pays. Nous devons nous pencher sur notre formation et axer notre éducation sur les domaines où il y a pénurie de main-d'œuvre. Nous devons réorienter notre politique de l'emploi vers les pénuries de main-d'œuvre plutôt que vers les emplois, les chiffres et les projets de création d'emplois improductifs, comme nous l'avons toujours fait. Et nous devons élaborer rapidement un plan régional qui englobe tout le marché et qui ne se concentre pas sur Saint John's, Charlottetown ou Halifax isolément. Nous avons besoin de consacrer nos efforts au développement de tout le marché, puis de laisser les entreprises travailler ensemble pour obtenir leur part, comme il convient.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier la politique américaine. Je sais que la plupart d'entre nous préfèrent parler de la politique canadienne, car c'est plus facile de la modifier, mais la taxe d'entretien des ports et ce qui se passe à la frontière seront essentiels à la croissance du commerce conteneurisé au Canada. N'aurait-il pas été préférable de dépenser les 2,1 milliards de dollars réservés aux portes d'entrée pour régler, de concert avec



border security issues responding to their needs and ours, we would be a lot better off going forward.

There are three things to remember when you are talking about the Atlantic side in your final report on containerization and one is that the East Coast is not the West Coast. They are fundamentally different. We do not have major capacity constraints. We need minimal infrastructure investment. We are dealing with, and this is something that I find fascinating that many people are not talking about publicly or not expressing fully: we are dealing with emerging markets. We are not dealing with mature markets. We are talking about India, Southeast Asia, and Vietnam. We are talking about the new Russia and helping them grow helps us to grow.

To go to my second point, a gateway goes from somewhere to somewhere. This is an issue around who the Halifax Gateway Council is talking to and who the port authorities and others are talking to. We need to engage, for example, in the U.S. Northeast CanAm Connections Study. It is not enough for a provincial government to say it has someone at that table. The province needs to be at that table with money, time, research resources and a mandate. Why is the province there and what is it trying to achieve? It is frustrating for us. We spent almost a year and a half trying to get the federal government's attention to the fact that this study was even going to happen and to our understanding, the federal government is still not at the table in any meaningful way. That is a problem because that means that the U.S. is setting policy that is going to directly impact containerization growth here and we are setting policy on this side that is going to directly affect their economic growth there and there is no real blending of the two.

The last point I have to make, not that I enjoy disagreeing with ministers but when ACOA announced the Gateway fund the minister of the day said, "If we build it, they will come." Unfortunately that is not true. If you build it, they might not come at all. We need to be talking to the people who own the goods. Ultimately, no matter how good we are, no matter how cost-efficient we are, they are the ones making the decisions about where their goods go. Next to them come the people who carry the goods. CN Rail is a critical partner in this exercise. It does not matter how efficient Melford is, how much Sydney exists it can undercut Halifax's cost. The terminal operators are a minuscule part of the overall cost structure of this thing and if CN cannot find a way to service the East Coast effectively and cheaply, and maybe there is not one, because CN has certainly been trying. CN takes a lot of grief on this coast about the level of service and that kind of thing but they have made major investments. They have made major changes but the ultimate reality is that our inland haul is the key to making this work on the East Coast. On that point, I will give it over to questions and thank you again for your time.

les États-Unis, les questions de sécurité frontalière en vue de répondre à leurs besoins et aux nôtres? C'est ce que je m'évertue à dire.

Il y a trois choses à retenir lorsque vous parlez de la côte atlantique dans votre rapport final sur la conteneurisation, et la première est que la côte Est n'est pas la côte Ouest. Elles sont fondamentalement différentes. Nous n'avons pas de grandes contraintes de capacité. Nous avons besoin d'un minimum d'investissement dans les infrastructures. Je trouve fascinant que beaucoup de gens ne disent pas publiquement que nous nous mesurons à des marchés émergents et non pas à des marchés bien établis. Nous parlons de l'Inde, de l'Asie du Sud-Est et du Vietnam, de même que de la Nouvelle Russie, et les aider à croître nous aide à nous développer.

Si nous allons à mon deuxième point, une porte d'entrée va d'un endroit à un autre. Cela concerne aussi les gens avec qui font l'affaire le Halifax Gateway Council, les administrations portuaires et les autres. Nous devons, par exemple, participer à la U.S. Northeast CanAm Connections Study. Ce n'est pas suffisant pour un gouvernement provincial de dire qu'il a un représentant à la table. Il doit être prêt à consacrer des fonds et du temps, affecter du personnel de recherche et avoir un mandat en mains. Pourquoi la province est-elle là et que tente-t-elle de faire? C'est frustrant pour nous. Nous avons passé près d'un an et demi à essayer d'attirer l'attention du gouvernement fédéral sur cette étude qui allait être menée et, à notre connaissance, il n'est toujours pas engagé d'une façon significative. C'est problématique parce que cela signifie que les États-Unis établissent des politiques qui auront une incidence directe sur la croissance du trafic de conteneurs ici, et de notre côté, nous élaborons des politiques qui agiront directement sur leur croissance économique, et il n'y a aucune consultation réelle entre les deux pays.

Le dernier argument que j'aimerais faire valoir, ce n'est pas parce que j'aime être en désaccord avec les ministres, mais quand l'APECA a annoncé la création du fonds réservé aux portes d'entrée, le ministre de l'époque a dit que les gens allaient venir si nous la mettions en place. Malheureusement, c'est faux. Au contraire, si vous établissez une porte d'entrée, ils pourraient ne pas venir du tout. Nous devons parler aux gens qui ont les marchandises, car au bout du compte, peu importe à quel point nous sommes bons ou rentables, ce sont eux qui décident où ils envoient leurs marchandises. Ensuite, il y a aussi ceux qui transportent les marchandises. Le CN est un partenaire clé dans cette initiative. L'efficacité de Melford ou le fait que Sydney pense pouvoir offrir un service à un coût inférieur à celui de Halifax importent peu. Les exploitants de terminaux représentent une infime partie de la structure de coûts générale et si le CN ne trouve pas un moyen de desservir la côte Est efficacement et à bon prix, et peut-être qu'il n'y en a pas, car le CN envisage certainement cette possibilité. Cette compagnie a beaucoup de difficultés sur cette côte relativement au niveau de service et ce genre de choses, mais elle a fait d'importants investissements. Elle a apporté des changements majeurs, mais la réalité est que cette route intérieure est essentielle à la réussite de cette initiative sur la côte Est. Sur ce, je vous remercie pour le temps que vous m'avez consacré et je serais heureux de répondre à vos questions.

**The Chair:** Thank you very much for your presentation.

In a report called *Governance and Leadership: A Tale of Two Ports*, the author, Michael Tharamangalam, compares the Port of Halifax to the Port of Lazaro Cardenas in Mexico. He concludes that Halifax can improve its performance at different levels and one of the recommendations is building strong relationships among port and administration, shippers, shipping lines and railway.

What do you think the port authority has to do to build a better relationship with its important partners?

**Mr. Cirtwill:** Mr. Tharamangalam was working a couple of years ago and I would think that many of his recommendations surround the structural problems and the complexity of the relationships. We have many organizations from the Halifax Regional Council to the Halifax Gateway Council to the International Longshoremen's Association, ILA. You get the idea, and that is only on the private and the union side. Do not get me started on listing the number of provincial and federal organizations with a piece of this pie; from that perspective, this is a huge challenge.

I think the fact that Halifax itself has stagnated in its growth has crystallized a lot of people's thinking. I think you are now seeing public comments that are reasonably consistent from all of those groups. The ILA has said that they are ready to address aggressively the competitive challenges. CN is talking about the need to get urgent. You see the Canadian Retail Shippers' Association and the port authority doing the same thing. There is an appetite to make things better and there is a higher degree of collaboration. Whether we are all the way there yet, I tend to say no, we are not. There is a lot of ground to cover and each incremental improvement is welcome.

**Senator Oliver:** Mr. Cirtwill, we thank you for your comprehensive presentation. There was an awful lot there. We need a day, I think, to engage you on it.

You referred to the MOU between the four Atlantic provinces and the federal government for an Atlantic Gateway strategy. You discussed the agreement and the objectives. The vice-chair of the committee from ACOA discussed it yesterday. One concern that we both expressed is that it is without a business component and is more government. Unfortunately, many decisions are business decisions and I am just wondering what, if anything, you think a committee like ours could do to try to persuade that group to open it up to business.

The Greater Halifax Partnership appeared yesterday and I asked them if they were engaged in the committee and they responded that they are not. In my opinion, a group like that should be in the forefront along with other major business groups. You have to have the private sector involved with their dollars, their skills and their vision.

**Le président :** Merci beaucoup pour votre exposé.

Dans un rapport intitulé *Governance and Leadership : A Tale of Two Ports*, l'auteur, Michael Tharamangalam, compare le port de Halifax au port de Lazaro Cardenas, au Mexique. Il conclut que le port de Halifax peut améliorer son rendement à différents niveaux et il recommande notamment de créer des liens solides entre les exploitants de port et les administrations portuaires, les expéditeurs, et les compagnies maritimes et ferroviaires.

Que pensez-vous que l'administration portuaire doit faire pour améliorer sa relation avec ses principaux partenaires?

**Mr. Cirtwill :** M. Tharamangalam travaillait là-dessus il y a quelques années et j'aurais tendance à penser que bon nombre de ses recommandations portent sur les problèmes structurels et la complexité des relations. Nous avons de nombreuses organisations, que ce soit le Halifax Regional Council, le Halifax Gateway Council ou l'Association internationale des débardeurs, l'AID. Vous comprenez le point, et cela n'est que du côté des entreprises privées et des syndicats. Ne me demandez surtout pas d'énumérer les organisations provinciales et fédérales impliquées; de ce point de vue, c'est très difficile.

Je pense que le fait que la croissance, à Halifax, ait stagnée a conscientisé beaucoup de gens. Vous pouvez maintenant constater que l'opinion du public ressemble à celle de ces groupes. L'AID s'est dit prête à relever avec ardeur les défis auxquels elle est confrontée au chapitre de la concurrence. Le CN parle de l'urgence d'agir. C'est la même chose pour le Canadian Retail Shippers' Association et l'administration portuaire. On assiste à une volonté d'améliorer les choses et à un niveau élevé de collaboration. Même si nous avons réalisé beaucoup de progrès, il est trop tôt pour célébrer. Il y a encore beaucoup de chemin à parcourir, et chaque amélioration est la bienvenue.

**Le sénateur Oliver :** Monsieur Cirtwill, nous vous remercions pour votre exposé complet. Il y avait beaucoup d'information. Je pense que nous aurions besoin d'une journée pour entendre tout ce que vous avez à nous dire.

Vous avez parlé du protocole d'entente conclu entre les quatre provinces de l'Atlantique et le gouvernement fédéral en vue de mettre sur pied une stratégie pour la porte d'entrée de l'Atlantique. Vous avez décrit l'entente et les objectifs. Le vice-président du comité de l'APECA nous en a parlé également hier. Nous étions tous deux préoccupés par le fait que l'entente ne tenait pas compte des entreprises et était davantage axée sur le gouvernement. Pourtant, de nombreuses décisions concernent les entreprises, et je me demande s'il y a quelque chose qu'un comité comme nous puisse faire pour convaincre le groupe d'inclure les entreprises.

Les représentants du Greater Halifax Partnership ont comparu hier. Je leur ai demandé s'ils participaient aux travaux du comité et ils ont répondu que non. À mon avis, un tel groupe devrait être à l'avant-plan avec d'autres groupes d'entreprises importants. Vous devez faire participer le secteur privé, compte tenu de ses dollars, de ses aptitudes et de sa vision.



**Mr. Cirtwill:** Senator Oliver, I appreciate the question. About seven months ago, just after the announcement of the MOU, I wrote a column in the local paper saying exactly what they should do. In the article, I said that the federal government should re-think the entire exercise. That committee has to be expanded, its mandate has to be changed and its chairmanship has to be adjusted. If this committee were to recommend that the structure be changed into a co-chair situation with one chair from the private sector and one is from government, I think that would be a significant step forward. I advocate that all shares should be private sector but I recognize that there has to be a balance. I suggested that there are key players from this region who could and should provide leadership on that review. These players should provide ongoing leadership. They should attend all of the meetings to avoid other players from being suspicious. We do not want others suggesting a conspiracy. You giggle at that and yes, it is funny, but I was at the stakeholders' session. The labour groups were at that stakeholder session and they were very clear. "We do not trust you." "We know these conversations are happening behind closed doors and we want to know what you are saying." I think from that perspective, the fact that the committee is being led by public sector individuals, not questioning their competence, not questioning their desire to get this done, but it leaves the government open to being the scapegoat if this goes astray. I think that by changing that structure to a co-chaired exercise where the private sector has equal say and that we have labour and private sector on the committee itself deciding the direction, deciding how the conversations and the stakeholders go, I think that would be the best change that could happen.

**Senator Oliver:** Again, I had not seen your article but if you have a copy, maybe you could send it to the committee so we could read it. That would be useful.

You began with Atlantica and the Atlantica Council and so on and you showed us a map of your Atlantica. What kind of infrastructure investments are required if we wanted to move more goods? What do we have to do to the highways in your Atlantica? What do we have to do to ports and inland ports? What is required by way of infrastructure spending today for your Atlantica in order to move goods?

**Mr. Cirtwill:** At that stakeholders' session, I was sitting beside the head of the Saint John Board of Trade. I was flabbergasted to discover that 50 kilometres of highway between our trans-Canada network and the U.S. border is not twinned. If you do anything, I would suggest you tell the federal government to cut a cheque today to twin that highway.

**Senator Oliver:** To which piece of roadway are you referring?

**Mr. Cirtwill:** My understanding is it is between Saint John and the border. We have twinned everything else all the way through to Quebec so our connectivity into Central Canada on the road structure is perfect. It is that last piece between us and the U.S. connectivity that is an infrastructure piece and the beautiful piece about that expenditure from the federal government's side and the New Brunswick government's side is that it helps everybody. It helps Saint John, Halifax, Sydney and Melford. Incremental

**M. Cirtwill :** Sénateur Oliver, je vous remercie pour votre question. Il y a environ sept mois, tout juste après l'annonce du protocole d'entente, j'ai écrit un article dans le journal local sur les mesures exactes devant être prises. Dans l'article, j'ai dit que le gouvernement fédéral devrait revoir toute l'initiative. Le comité doit être élargi, son mandat modifié et la présidence ajustée. Si votre comité pouvait recommander de modifier la structure pour qu'il y ait deux coprésidents, soit un du secteur privé et un du gouvernement, je pense que ce serait un grand pas en avant. Je crois que toutes les parties devraient être du secteur privé, mais je reconnais qu'il doit y avoir un certain équilibre. J'ai proposé qu'il y ait des joueurs clés de cette région qui fassent preuve d'un leadership continu au cours de cet examen. Ceux-ci devraient assister à toutes les réunions pour éviter que d'autres joueurs aient des soupçons. Nous ne voudrions pas qu'ils croient à une conspiration. Vous trouvez peut-être ça drôle, mais j'ai participé à une séance des intervenants. Les associations syndicales présentes nous ont dit clairement qu'elles n'avaient pas confiance, qu'elles savaient que des discussions se déroulaient à huis clos et qu'elles voulaient être mises au courant de tout ce qui se disait. Je pense que de ce point de vue, étant donné que le comité est dirigé par des gens du secteur public, dont on ignore les compétences et la volonté d'aller de l'avant avec cette initiative, cela fait en sorte que le gouvernement sera le bouc émissaire si l'initiative connaît des ratés. Selon moi, la meilleure chose à faire serait d'opter pour une coprésidence afin que l'opinion du secteur privé compte autant et que ce soient les syndicats et les entreprises siégeant au comité qui décident de l'orientation et de la teneur des discussions.

**Le sénateur Oliver :** Encore une fois, je n'ai pas lu votre article, mais si vous en avez une copie, ce serait utile que vous la transmettiez au comité.

Vous avez commencé en parlant du Conseil Atlantica et ainsi de suite, et vous nous avez montré une carte de cette région. Quels genres d'investissements en matière d'infrastructures sont nécessaires pour transporter davantage de marchandises? Qu'en est-il des routes? Que devons-nous faire sur le plan des ports et des ports intérieurs? Dans quelles infrastructures doit-on dépenser pour que votre Atlantica soit en mesure de transporter plus de marchandises?

**M. Cirtwill :** À la réunion des intervenants, j'étais assis derrière le directeur de la Chambre de commerce de Saint John. J'ai été abasourdi d'apprendre que 50 kilomètres de route entre notre transcanadienne et la frontière américaine n'ont pas deux voies. Si vous voulez faire quelque chose, je vous suggérerais de demander au gouvernement fédéral d'investir dans cette autoroute.

**Le sénateur Oliver :** De quelle route parlez-vous?

**M. Cirtwill :** Je crois que c'est celle qui relie Saint John à la frontière des États-Unis. Toutes les voies ont été doublées jusqu'au Québec; le Centre du Canada nous est donc facilement accessible par le réseau routier. C'est ce dernier tronçon entre notre région et le réseau américain qui fait l'objet de grands travaux, et ce que cet investissement des gouvernements fédéral et néo-brunswickois a de bon, c'est qu'il profite à tout le monde : Saint John, Halifax, Sydney et Melford. Il y a de petites

differences, of course, Sydney and Melford are going to be almost 90 per cent rail ports; Halifax is 80 per cent. However, that connectivity offers opportunities for road trains, long accommodation vehicles, it offers opportunities for more access to that northeast U.S. market that we do not have now and it is an easy sell. It is something that has been on everybody's priority list for a long time and it is easy to do.

There are some changes to the Truro interchange that probably need to be made to make long accommodation vehicles safe for other fellow travelers and just to improve the flow of that interchange. Here in Nova Scotia we could use some incremental adjustments in the connectivity into the Burnside Industrial Park. We could use some investment on the road around Rivière du Loup in terms of improving it for safety and capacity.

On our port side, there is really is not any investment that is critical right now. We have a lot of excess capacity. We have two major, private organizations talking about building more capacity so from the port side, I think we are pretty well handled. On the rail side, CN is running essentially at 30 per cent capacity. They have lots of room to spare. Their driving force, as they readily tell the public is the more volume the better they can price and they have lots of space to do that. In terms of our Class 1 rail, there are not many issues.

Now on the short lines the connectivity network that gives us another alternative to CN, which runs south and then west, there may be some opportunities to invest. I was in Montreal a few months ago with the Northeast CanAm Connection Study where I heard about a Quebec program that sees investments in short lines cost-shared three ways between the federal, provincial and private partners. Perhaps that conversation should happen around that structure here.

**Senator Zimmer:** I found your presentation inspiring in your candour, and boldness, which was noble and refreshing. This is the first time that I have heard some of these statements against the tide of opinion and I do not mean to intend to pun.

On one of the slides in your presentation, you show that 7 per cent of the ships come through the Suez Canal, the Suez Express. You noted the importance of that canal and said if I recall correctly, that it takes 24 days for the ships to get to North America. However, if a ship comes the other way, across the Pacific the time is almost the same; it is 23 days. How do the shippers decide which way to come to North America? Is the decision based on where the ship has to stop to pick up or drop off goods? How do they decide to go through the Suez Canal or come around the Pacific to get to North America?

**Mr. Cirtwill:** It is all about how much it will cost. Certain perishable goods travel by plane. Atlantic Canada's traditional opportunity is in medium-cost, high-value goods. The difference in a couple of days of shipping is important to these medium-cost

différences, cependant, puisque Sydney et Melford seront des ports ferroviaires à 90 p. 100 et Halifax, à 80 p. 100. Toutefois, cette liaison permettra l'utilisation de trains routiers, ces longs véhicules de transport, et facilitera l'accès à ce marché du nord-est des États-Unis qui ne nous est pas encore acquis, mais qu'il serait facile de développer. Cela figure sur la liste des priorités de tout le monde depuis longtemps, et c'est facile à faire.

Certaines modifications devront probablement être apportées à l'échangeur de Truro, afin que ces véhicules ne soient pas un danger pour les autres voyageurs et aussi pour faciliter la circulation sur cet échangeur. Ici, en Nouvelle-Écosse, nous pourrions améliorer l'accès au parc industriel Burnside. Nous aurions besoin qu'on investisse dans les infrastructures routières aux environs de Rivière-du-Loup, afin d'accroître la sécurité et la capacité routières.

Pour ce qui est de notre port, aucun investissement n'est urgent pour l'instant. Nous avons un fort excédent de capacité, et deux importantes organisations privées qui projettent d'accroître la capacité; je crois donc que tout va très bien. Quant au transport ferroviaire, le CN ne fonctionne qu'à 30 p. 100 de sa capacité. Il a une grande marge de manœuvre. Sa force motrice, comme il le dit volontiers au public, c'est que plus les volumes sont élevés, plus les prix sont bas, et il dispose de beaucoup d'espace. En ce qui concerne le transport ferroviaire de catégorie 1, il n'y a pas tellement de problèmes.

Il y a peut-être des possibilités d'investissements dans les lignes ferroviaires sur courte distance, le réseau qui offre une alternative au CN, qui dessert le sud puis l'ouest. J'étais à Montréal, il y a quelques mois, dans le cadre de la Northeast CanAm Connection Study, où j'ai entendu parler d'un programme québécois qui favorise les investissements dans les lignes sur courte distance dont les coûts sont partagés entre le fédéral, le provincial et les partenaires privés. Peut-être devrait-on en parler ici.

**Le sénateur Zimmer :** Votre présentation m'a étonné par sa franchise et son audace; j'ai trouvé cela magnanime de votre part et encourageant. C'est la première fois que j'entends quelqu'un s'exprimer à contre-courant de l'opinion générale, sans vouloir faire de jeu de mots.

Dans l'une des diapositives de votre présentation, vous indiquez que 7 p. 100 des navires empruntent le canal de Suez, le Suez Express. Vous avez souligné l'importance de ce canal et avez indiqué, si je me rappelle bien, qu'il faut 24 jours aux navires pour se rendre en Amérique du Nord. Toutefois, par l'autre route, celle du Pacifique, le temps est presque le même, soit 23 jours. Comment les expéditeurs décident-ils quelle route emprunteront leurs navires pour se rendre en Amérique du Nord? La décision est-elle prise en fonction des points de chargement ou de livraison des marchandises? Qu'est-ce qui fait qu'ils choisiront de passer par le canal de Suez ou de traverser le Pacifique?

**M. Cirtwill :** Tout est une question de coûts. Pour certains biens périssables, on utilise le transport aérien. Les marchandises habituellement envoyées dans les provinces de l'Atlantique sont de coût moyen et de grande valeur. Cela fait une différence



goods. It involves how much it will cost the buyer to put a bike on the sales rack in Wichita.

**Senator Zimmer:** You said that gateway funds should not have been done, but the good news was Transport Canada requires and holds them to hard numbers. You indicated most of the money would go to the Great Lakes Region or to Quebec. Has Atlantica received any funding out of that Gateway fund?

**Mr. Cirtwill:** My understanding is the gateway fund has not been approved by Treasury Board yet so no one has received money out of that \$2.1 billion fund. My understanding is while the \$2.1 billion fund over seven years was in the budget, it has not yet received Treasury Board approval so they are not cutting cheques out of that account right now.

**Senator Zimmer:** You talked about niches and that we have to all work together. How important would it be for Canada to form part of an integrated North American container transportation system from the perspective of the rest of the world, not just across Canada but also North America?

**Mr. Cirtwill:** I think that is absolutely central. In fact, I was just shown a draft of a piece being done by some transportation experts in the U.S. that talk about the fact that there are currently in North America three major national strategies for transportation. All three were developed in isolation so they are not complimentary. They do not blend and they will not respond to the challenges that we have. In terms of the federal government and its responsibility for foreign relations and integrating with the United States in particular, the solutions to many of the U.S. transportation problems lie on this side of the border so I think it is actually critical to have a North American approach to this issue.

**Senator Zimmer:** Thank you for your candour.

**Senator Mercer:** Mr. Cirtwill, you began by telling us you did not think the government should be involved in anything in the Atlantic Gateway money or the gateway fund should not be spent but then proceeded to talk about 50 km of road in New Brunswick. You talked about an interchange in Truro and improving the highway from Edmundston to Rivière du Loup. By the way, you failed to mention the highway from New Glasgow to the Strait of Canso. That stretch of highway has not been twinned. Also, if Melford is going to go ahead that is obviously an issue but you told us you did not want the gateway fund to do anything but then proceeded to itemize places where the federal government should be spending money. I just find that a bit of a contradiction. Philosophically you are against government involvement but, "By the way, here is a list of things you should be doing."

**Mr. Cirtwill:** I miss you, Senator Mercer. First let us clarify the same thing we clarified last time you and I had a conversation. I am not philosophically opposed to government involvement in

importante lorsque l'envoi est retardé de quelques jours, car c'est ce qui influera sur le prix payé par l'acheteur pour vendre une bicyclette à Wichita.

**Le sénateur Zimmer :** Vous dites que les fonds pour les portes d'entrée n'auraient pas dû être créés, mais la bonne nouvelle, c'est que Transports Canada veut qu'on lui fournisse des chiffres précis. Vous avez indiqué que la majeure partie de l'argent irait à la région des Grands Lacs ou au Québec. Atlantica a-t-elle reçu un financement provenant de ce fonds pour les portes d'entrée?

**M. Cirtwill :** Je crois que les fonds pour les portes d'entrée n'ont pas encore été approuvés par le Conseil du Trésor, et que personne n'a rien reçu de ces 2,1 milliards de dollars. Je pense que même si ce fonds sur sept ans était prévu dans le budget, il n'a pas encore reçu l'approbation du Conseil du Trésor, et les chèques ne seront pas faits dans l'immédiat.

**Le sénateur Zimmer :** Vous avez parlé de créneaux et de l'importance de travailler tous ensemble. Dans quelle mesure est-il important que le Canada fasse partie d'un système intégré de transport de conteneurs en Amérique du Nord, par rapport au reste du monde, non seulement ici, mais dans toute l'Amérique du Nord?

**M. Cirtwill :** Je crois que c'est absolument essentiel. En fait, on m'a montré, dernièrement, un document produit par des experts américains en matière de transport indiquant qu'il y a actuellement trois stratégies nationales importantes dans ce domaine en Amérique du Nord. Les trois ont été élaborées de façon indépendante et elles ne sont donc pas complémentaires. Elles ne peuvent s'harmoniser avec les nôtres et répondre à nos besoins. En ce qui concerne la responsabilité du gouvernement fédéral à l'égard des relations étrangères et de la collaboration avec les Américains en particulier, les solutions à de nombreux problèmes relatifs au transport aux États-Unis sont de ce côté-ci de la frontière, et je crois qu'il est vraiment essentiel d'adopter une approche axée sur l'Amérique du Nord.

**Le sénateur Zimmer :** Je vous remercie de votre franchise.

**Le sénateur Mercer :** Monsieur Cirtwill, vous nous avez d'abord indiqué que vous ne pensiez pas que le gouvernement devait s'engager d'une manière ou d'une autre dans le financement de la porte d'entrée de l'Atlantique ni entamer les fonds réservés aux portes d'entrée, mais vous avez ensuite parlé d'un tronçon de route de 50 kilomètres au Nouveau-Brunswick, de l'échangeur de Truro, et de la nécessité d'améliorer la route entre Edmundston et Rivière-du-Loup. Soit dit en passant, vous avez omis de mentionner celle qui relie New Glasgow au Détroit de Canso. Cette partie n'a pas encore deux voies. De plus, si Melford va de l'avant ce sera évidemment un problème, mais vous nous avez dit que vous ne vouliez pas qu'on touche au fonds pour les portes d'entrée, puis vous avez énuméré les endroits où le gouvernement fédéral devrait investir. Je trouve cela un peu contradictoire. Théoriquement, vous êtes contre la participation du gouvernement, mais c'est comme si vous nous disiez : « Au fait, voici une liste des choses à faire. »

**M. Cirtwill :** Vous me manquez, sénateur Mercer. Tout d'abord, j'aimerais apporter la même précision qu'à notre dernière discussion. Je ne suis pas opposé, en principe, à

the economy, investment and infrastructure. What I said was the \$2.1-billion gateway fund was a bad idea because it has done exactly what I said it was going to do. It has pitted us against each other.

**Senator Mercer:** You said it has not done anything though.

**Mr. Cirtwill:** Just a second now. It has pitted us against each other. Instead of spending our time and energy trying to attract international markets, we are spending a lot of time and energy, "Oh well, you know if there is \$700 million to spend on Atlantic Canada, how much can I get for the Port of Halifax to fill in those two berths? Well that would cost me \$25 million so let us put a business case together." Instead of doing what they should be doing, they are trying to figure out how to get more money from Ottawa, which is not a good thing.

On the infrastructure side, let us recognize that the \$2.1-billion fund is just one piece of a huge pie. There is \$33 billion in that Building Canada Fund. There are many places where that money can come from for infrastructure investments. Just for the record, both the twinned highway in New Brunswick and the highway between New Glasgow and the strait are on the list of projects seeking approval under the normal funding arrangements between the federal and provincial governments. It is not that those two pieces of highway are being ignored or that they are not important. In terms of the Melford proposal that twinned highway is meaningless from a business case perspective of Port Melford. They do not need that highway. They are going to be 95 per cent 97 per cent rail-based so the key thing for them is the rail spur onto the CN line and they have already said that they want to pay for it themselves.

**Senator Mercer:** I will believe all of that when I see it.

**Mr. Cirtwill:** When they ask for that, you say no.

**Senator Mercer:** Let us go beyond to something that you and I may agree on because you and I have had discussions in the past.

We have heard from everybody, you have talked about the need to talk to the customer, and there are different definitions of who the customer is, whether it is the shipping line, whether it is the Wal-Marts of the world or whoever. You know, it appears to me that one of the real problems here is that we do not have enough boots on the ground where they should be to talk to the customers. All of the major players should be doing this talking: the gateway, the Province of Nova Scotia, the City of Halifax and the Port of Halifax. The Port of Halifax has one office in India. It has an agent in New Jersey, I believe.

It seems to me that while those of us who want to spend government funds on other things are arguing about that, perhaps somebody should be paying attention to actually talking to the customers and talking about getting shipping lines coming here and about moving their capacity use from 40 per cent to closer to 80 per cent.

l'intervention du gouvernement dans l'économie, les investissements et les infrastructures. Ce que j'ai dit, c'est que le fonds pour les portes d'entrée de 2,1 milliards était une mauvaise idée, car il a fait exactement ce que j'avais prévu : il nous a dressés les uns contre les autres.

**Le sénateur Mercer :** Mais vous venez de dire qu'il n'a rien fait.

**M. Cirtwill :** Juste une minute. Il nous a dressés les uns contre les autres. Plutôt que de consacrer toute notre énergie à conquérir les marchés internationaux, nous perdons notre temps à nous dire : « S'il y a 700 millions disponibles pour les provinces de l'Atlantique, combien puis-je recevoir pour le port de Halifax, pour remplir ces deux postes d'accostage? Cela me coûterait 25 millions de dollars, alors faisons une analyse de rentabilité. » Au lieu de faire ce qu'il convient, les gens essaient de trouver une façon de recevoir plus d'argent d'Ottawa, ce qui n'est pas une bonne chose.

Pour ce qui est des infrastructures, il faut reconnaître que le fonds de 2,1 milliards n'est qu'une petite part de l'énorme gâteau. On a investi 33 millions dans le Fonds Chantiers Canada. La provenance de l'aide financière destinée aux investissements dans les infrastructures peut être variée. Je tiens à préciser que les projets d'autoroute au Nouveau-Brunswick et entre New Glasgow et le détroit sont en attente d'approbation selon les ententes de financement normales entre les gouvernements fédéral et provincial. Ce n'est pas que ces deux tronçons d'autoroute soient laissés de côté ou qu'ils ne soient pas importants. En outre, Melford a déclaré que cette autoroute est inutile pour le groupe sur le plan de la rentabilité. De 95 à 97 p. 100 de ses infrastructures de transport seront axées sur le réseau ferroviaire; pour lui, la solution, c'est le raccordement à la ligne du CN, et il a déjà indiqué qu'il voulait en payer les coûts.

**Le sénateur Mercer :** Je croirai tout cela lorsque je le verrai.

**M. Cirtwill :** Lorsqu'ils vous le demandent, vous refusez.

**Le sénateur Mercer :** Passons maintenant à un sujet sur lequel nous serons sans doute d'accord, car nous en avons déjà discuté dans le passé.

Tout le monde dit, et vous aussi, qu'il est nécessaire de parler au client. Mais il y a plusieurs définitions de ce qu'est un client; ce peut être la compagnie maritime, tous les Wal-Mart du monde ou n'importe qui d'autre. Vous savez, il me semble que l'un des vrais problèmes, ici, c'est que nous n'avons pas assez de personnes sur le terrain, là où elles devraient être, pour parler aux clients. Tous les principaux intervenants devraient le faire : la porte d'entrée, la province de Nouvelle-Écosse, la ville de Halifax et le port de Halifax. Ce dernier a un bureau en Inde et un agent au New Jersey, je crois.

Il me semble que pendant que ceux qui veulent se servir des fonds du gouvernement à d'autres fins se disputent à ce sujet, peut-être que quelqu'un devrait se préoccuper de parler aux clients, et d'envisager d'attirer les compagnies maritimes ici et de porter leur utilisation de la capacité de 40 à près de 80 p. 100.



I mean I do agree I do not think we should be worried about building new terminals or filling in new berths when we are still at 40 per cent capacity. When you are getting past 60 per cent capacity and you can see 100 per cent down the road, let us sit down and talk.

I get nervous about Melford because it is only going to create more capacity and I have not seen a contract that will fill it.

**Mr. Cirtwill:** Were you at my meeting with Melford because that is exactly what I asked them. That is what I asked the folks in Sydney. That is what I asked the folks in Halifax, too. I could not agree more, if we are committed to spending some government resources on engaging this exercise and seeing it grow.

On my concluding slide you will see the title "Three Key Things to Remember." The second bullet point reminds us that "A gateway goes from somewhere to somewhere." In the third bullet, we are reminded that we have to make "more permanent links in India and Southeast Asia."

I think that if the federal government wants to value add to this exercise, it should be opening offices and promoting the Atlantic Gateway. The government should say to prospective customers that Atlantic Canada has many opportunities including our existing capacity; we can take your ship tomorrow. We have Green field sites if you are more interested in taking a serious look at your entire international network and you want to build or you want to make a long-term exclusive lease. We have rail, road capacity and air linkages. All of those opportunities are pieces that market the entire region and certainly I have no objection to the idea that the federal government would take some of those resources that we have made available to exercise and open a series of offices.

**Senator Mercer:** So now, we are spending the Atlantic Gateway money that we should not have allocated.

**Mr. Cirtwill:** Well absolutely. It is there now. You have to do something with it.

**Senator Mercer:** Exactly. I do want you to clarify something. You referred to congestion in Halifax; I have not seen any congestion in Halifax Harbour for a long, long time.

**Mr. Cirtwill:** That is the theoretical case. Yes, there is no line-up sitting outside Chebucto Head.

**Senator Mercer:** What is your opinion on Melford?

**Mr. Cirtwill:** As long as they spend their own money, I do not care. Let them do it. What is wrong with that? If they can make a business case and they can convince investors to cough up \$350 million to \$500 million, why should we stand in the way?

I agree with you, senator, that if the day comes, and I hope it never does, they come and they say that they have spent \$375 million and need another \$125 million to finish or they will

Je ne crois pas que nous devrions nous préoccuper de construire de nouveaux terminaux ou de remplir de nouveaux postes d'accostage quand nous sommes encore à 40 p. 100 de capacité. Lorsque vous dépasserez les 60 p. 100 et que vous vous dirigerez vers 100 p. 100, nous en reparlerons.

Je m'inquiète à propos de Melford, car cela ne fera que créer davantage de capacité, et aucun contrat n'est encore prévu.

**M. Cirtwill :** Si vous étiez à la rencontre que j'ai eue avec les représentants de Melford, vous sauriez que c'est exactement ce que j'ai demandé; je l'ai également demandé aux gens venus de Sydney et de Halifax. Je ne peux qu'être d'accord, si nous nous engageons à consacrer des ressources gouvernementales au lancement de cette initiative dans le but de la voir se développer.

Dans ma dernière diapositive, je parle des trois éléments clés à retenir. Au second point centré, on nous rappelle qu'une porte d'entrée va d'un endroit à un autre, et au troisième point, que nous devons établir davantage de liens permanents avec l'Inde et l'Asie du Sud-Est.

Je crois que si le gouvernement fédéral souhaite apporter sa pierre à l'édifice, il doit ouvrir des bureaux et faire la promotion de la porte d'entrée de l'Atlantique. Il doit dire aux clients éventuels que le Canada atlantique offre de nombreux avantages, dont sa capacité actuelle; nous pouvons accueillir leur navire immédiatement. Nous avons des sites non contaminés, si les clients préfèrent examiner sérieusement tout leur réseau international et s'ils veulent faire construire ou prendre une location exclusive à long terme. Nous avons des infrastructures ferroviaires et routières, ainsi que des liaisons aériennes. Tous ces avantages mettent en valeur la région entière, et je n'ai certainement pas d'objection à ce que le gouvernement fédéral utilise certaines des ressources disponibles pour aller de l'avant et pour ouvrir de nouveaux bureaux.

**Le sénateur Mercer :** Nous dépensons donc maintenant l'argent de la porte d'entrée de l'Atlantique, que nous n'aurions pas dû allouer.

**M. Cirtwill :** Absolument. Puisqu'il est là, vous devez l'utiliser.

**Le sénateur Mercer :** Exactement. J'aimerais que vous éclairciez un point. Vous avez parlé de la congestion à Halifax; je n'ai pas vu cela dans le port de Halifax depuis très longtemps.

**M. Cirtwill :** En théorie, c'est le cas. Mais les navires ne font pas la queue à l'extérieur de Chebucto Head.

**Le sénateur Mercer :** Que pensez-vous de Melford?

**M. Cirtwill :** Tant que le groupe dépense son propre argent, il ne m'intéresse pas. Laissez-le faire. Qui a-t-il de mal à cela? S'il peut faire une analyse de rentabilité et convaincre les investisseurs de déboursier de 350 à 500 millions de dollars, pourquoi devrions-nous l'en empêcher?

Je suis d'accord avec vous, sénateur, et si un jour — et j'espère que ça n'arrivera jamais — ils viennent nous dire qu'ils ont dépensé 375 millions de dollars et qu'ils ont besoin de 125 millions

shut down, I think the answer should be no. I think the federal and provincial government should be clear with them from the start that the answer will be no.

**Senator Tkachuk:** We had representatives from the Port of Halifax and Melford International Terminal Inc. here. Melford made a presentation on the increased number of containers and the increased number of container traffic. Part of their business case showed 1.2 million containers coming through their port. Halifax says they have room to go from 500,000 that they handle now to 2.4 million.

I am looking at the container statistics and thinking that none of this seems to make any sense. Even though there was something in the paper about the big drop in the number of containers Halifax Harbour, which should have set a whole bunch of alarm bells, those numbers have been consistent since 2000, give or take a few percentage points. While this huge increase has been going on for the last seven years, we have not been capitalizing on it on the East Coast. Is there something wrong at the Port of Halifax? It does not seem to be in anyone's interest to continue in this way.

This is not very good and the Melford group thinks they can bring in 1.2 million more. Maybe we should sell the Port of Halifax to Melford and just save a lot of time.

Could you comment on what you think the problem is and why we are not getting our share of the increased container traffic throughout the world?

**Mr. Cirtwill:** I hate to sound like a broken record, senator, but in 2001, I co-authored a paper called *Port-Ability: A Private Sector Strategy for the Port of Halifax*. In that paper I say essentially what you just said, sell the Port of Halifax to a private interest and let them grow it.

**Senator Tkachuk:** That is your answer to the whole question.

**Mr. Cirtwill:** That is my answer to the whole question.

**Senator Mercer:** I told you that you would like it.

**Senator Tkachuk:** I do like it. You know, Don Cayo was one of the originators. I knew Don at college, he was a Saskatchewan boy who moved here and left Socialism to practise preaching free enterprise in the Maritimes.

**Mr. Cirtwill:** What the Port of Halifax will agree that they are concerned about the fact that their levels have been essentially the same for many years.

**Senator Oliver:** They are dropping.

**Mr. Cirtwill:** I am going to be cautious on saying dropping or going up; we have been sitting at the same point going up or down for about 10 years. The numbers have dropped over the last year. What they will tell you is the mix is different, that the traditional cargo load coming out of Europe has gone down but their cargo load coming out of those emerging markets that we were talking

additionnels pour survivre, je crois qu'on devrait les leur refuser. Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient leur faire comprendre clairement dès le début que la réponse sera non.

**Le sénateur Tkachuk :** Les représentants du port de Halifax et de Melford International Terminal Inc. sont venus témoigner devant notre comité. Melford a mis l'accent sur l'accroissement du nombre de conteneurs et sur l'intensification des échanges. Son analyse de rentabilité a montré que 1,2 million de conteneurs transitent par son port. Les représentants du port de Halifax ont quant à eux déclaré s'occuper de 500 000 conteneurs, mais pouvoir en accueillir jusqu'à 2,4 millions.

À la lumière des statistiques, j'ai l'impression que ça n'a aucun sens. Même si les journaux ont signalé la chute notable du nombre de conteneurs transitant par le port de Halifax, ce qui aurait dû éveiller les soupçons, les nombres sont constants depuis 2000, à quelques points de pourcentage près. Bien qu'une hausse considérable ait été enregistrée au cours des sept dernières années, nous n'avons pas été en mesure d'en profiter sur la côte Est. Est-ce que quelque chose cloche au port de Halifax? Ce n'est dans l'intérêt de personne de continuer ainsi.

Ça ne va pas, mais pourtant le groupe Melford pense pouvoir traiter 1,2 million de conteneurs additionnels. Peut-être économiserions-nous beaucoup de temps en vendant le port de Halifax à Melford.

Pourriez-vous nous dire quel est le problème, selon vous, et pourquoi nous ne profitons pas également de l'augmentation du trafic de conteneurs à l'échelle mondiale?

**M. Cirtwill :** Au risque de me répéter, sénateur, en 2001, j'ai coécrit un document intitulé *Port-Ability : A Private Sector Strategy for the Port of Halifax*. J'y propose exactement ce que vous venez de suggérer, soit de vendre le port de Halifax à des intérêts privés et les laisser se charger de sa croissance.

**Le sénateur Tkachuk :** C'est donc votre solution.

**M. Cirtwill :** En effet.

**Le sénateur Mercer :** Je vous avais bien dit que vous aimeriez la réponse.

**Le sénateur Tkachuk :** C'est vrai. Vous savez, Don Cayo était l'un des initiateurs de cette idée. Je l'ai connu au collège. Originaire de la Saskatchewan, il a emménagé dans la région et a laissé tomber le socialisme pour prêcher la libre entreprise dans les Maritimes.

**M. Cirtwill :** L'Administration portuaire de Halifax admettra certainement s'inquiéter de la stagnation qu'elle connaît depuis de nombreuses années.

**Le sénateur Oliver :** C'est plutôt d'une baisse qu'il faut parler.

**M. Cirtwill :** Je n'entrerais pas là-dedans; les affaires se maintiennent malgré les fluctuations depuis environ 10 ans. On a constaté un ralentissement au cours de la dernière année, mais on l'attribuera sûrement au changement de proportions entre le volume de fret conventionnel en provenance d'Europe, qui a diminué, et celui en provenance des marchés émergents dont



about, has gone up and that is where you will get some enthusiasm from them. Based on that rise they will have some expectation that they are going to grow. They are enthusiastic about Vietnam and Russia and really believe that as India comes fully on-stream, and as Southeast Asia, starts to expand their business will grow. The trends indicate that those are the points where they should be focusing and again, not to make their case for them, but they have been doing the kind of things that we are talking about that they should be doing. They have been talking to the U. S. market. They have an agent in the U.S. looking at connecting with people who are actually selling the goods. They have an agent on the other end of the supply chain. Whether they are doing enough, that is up to, well I usually use the word "investors" but since they belong to the federal government, I guess it is up to the federal government to decide whether or not they are doing enough.

**Senator Adams:** Your presentation is the first of its kind that has shown the possible route through the Northwest Passage in the Arctic. If this passage does open up in the future, how long will it take goods to come to Canada from the Far East? What would be the difference from a ship using the Panama Canal?

Considering the effects of climate change on the Arctic, this passage could be opened sooner rather than later. We know that the ice is moving further from the shore by so many kilometres per year.

Can you tell the committee the difference in the time it would take to use the Northwest Passage compared to the Panama Canal? I think it takes between 15 and 21 days to come from the Panama Canal to Halifax.

**Mr. Cirtwill:** Interestingly enough the Northwest Passage concept came to us through a Chinese immigrant entrepreneur that joined AIMS 18 months ago. Apparently, the Chinese and the Russians have been talking a lot about rail linkage over Eurasia and the potential for the Northwest Passage. As you say Senator Adams, not everything related to global climate change is negative and certainly from a distance perspective and for access to currently basically uneconomical commodity reserves, if that occurs to the point where it becomes possible, there is a great deal of potential there.

I do not think it is a realistic opportunity today or tomorrow but certainly from a time and distance perspective it is interesting and could be lucrative. We actually have a study that we are looking at and hope to release it within the next six to eight months. We will have more details at that time.

**Senator Adams:** Can you tell this committee how much the Panama Canal Authority charges for ships to use the canal? I ask because if the Northwest Passage opens up Canada will be able to charge a fee for ships to use it. We will likely have to share that fee with the Americans, the Russians and the Danes.

nous parlions, qui s'est accru. Le port se réjouit de cette hausse, sur laquelle il fonde ses espoirs de croissance. Il fait preuve d'optimisme envers le Vietnam et la Russie, et croit sincèrement que ses affaires iront de mieux en mieux lorsque l'Inde s'intégrera pleinement à l'économie et que l'Asie du Sud-Est commencera à prendre de l'expansion. Les tendances révèlent en effet que c'est sur ces régions qu'il faut miser et, sans vouloir prendre parti pour le port de Halifax, il faut dire qu'il a déjà mis en place certaines mesures suggérées ici. Il s'est notamment doté d'un agent sur le terrain chargé des communications avec le marché américain et ses vendeurs. Cet agent s'occupe donc de l'autre extrémité de la chaîne d'approvisionnement. Quant à savoir si le port en fait assez... en d'autres circonstances, j'aurais dit qu'il incombe aux « investisseurs » d'en décider, mais puisque le port relève du gouvernement fédéral, j'imagine que c'est plutôt la responsabilité de ce dernier.

**Le sénateur Adams :** Vous êtes le premier à envisager la possibilité d'utiliser le passage du Nord-Ouest dans l'Arctique. Si cette route devient praticable, combien de temps faudra-t-il pour acheminer les marchandises depuis l'Extrême-Orient jusqu'au Canada? Quelle serait l'économie de temps par rapport à l'emprunt du canal de Panama?

Étant donné les effets des changements climatiques sur l'Arctique, ce passage pourrait se dégager plus tôt que prévu. Nous savons que les glaces reculent de nombreux kilomètres chaque année.

Pourriez-vous nous dire combien de temps on pourrait économiser si on utilisait le passage du Nord-Ouest plutôt que le canal de Panama? Je crois qu'il faut de 15 à 21 jours actuellement pour acheminer les marchandises jusqu'à Halifax.

**M. Cirtwill :** Il faut préciser que l'idée d'emprunter le passage du Nord-Ouest nous est venue grâce à un immigrant chinois, un entrepreneur qui s'est joint à l'équipe de l'AIMS il y a un an et demi. Apparemment, les Chinois et les Russes parlent depuis un moment déjà de desservir l'Eurasie par chemin de fer et d'exploiter le passage du Nord-Ouest. Comme vous l'avez dit, sénateur Adams, toutes les répercussions des changements climatiques ne sont pas nécessairement négatives. En effet, il est certain qu'il serait beaucoup plus avantageux, sur le plan de la distance et de la facilité d'accès, d'utiliser le passage pour faire transiter des marchandises qui jusqu'à maintenant coûtent cher à transporter. Si un jour cela devient possible, il y aura un fort potentiel à exploiter.

Je ne crois pas que ce soit réalisable dans un avenir rapproché, mais ce serait certainement une option très profitable pour gagner du temps et réduire le kilométrage. Nous avons d'ailleurs entrepris une étude à ce sujet, que nous pensons terminer d'ici six à huit mois. Nous pourrions alors vous fournir de plus amples renseignements.

**Le sénateur Adams :** Savez-vous à combien s'élèvent les frais que l'Autorité du canal de Panama impose aux bateaux qui empruntent cette route? Je pose la question parce que, si le passage du Nord-Ouest devient praticable, le Canada pourra percevoir des droits d'utilisation. Toutefois, nous devrions sans doute les partager avec les Américains, les Russes et les Danois.

**Mr. Cirtwill:** The Panama Canal Authority makes out quite nicely on the fees it charges and considering the congestion, it charges a premium. We do the same thing in Canada; we have marine service fees that we charge ships traveling through our waters. If in fact that body of water becomes feasible, as a major flow through of global trade, the question of Arctic sovereignty will be critical because of course it will represent a significant competitive advantage for our country. It will present us with a significant opportunity to draw revenues that will allow us to do things in the North that we have been unable to do.

**Senator Zimmer:** Coming from Manitoba and being a senator and almost always supporting my neighbour here in Saskatchewan, I want to remind everybody when you think of ports you think of East or West but you sometimes forget about the Port of Churchill.

You are correct that global changes are opening up the passage and soon the icebreakers will be able to get right in there. Mr. Cirtwill, what are your thoughts of a polar route from the Port of Churchill right over into Russia? I ask that question in the context of the future.

**Mr. Cirtwill:** I think the people who are trying to combat global warming and are hoping that the planet will start to cool would say probably you and I would be a little premature in having this conversation. However, if warming trends continue we will start to see, and in fact we are already seeing, increased traffic in the Port of Churchill. They are doing short sea shipping servicing into other parts of Canada and I think from that perspective it is likely that it is a growth opportunity they can realize today and in the ensuing near term. In terms of accessing the Russian North through direct service, absolutely. However, it depends on what level of change happens up there, what happens to the ice, what happens to ships and the technology. There are many interesting questions on which to speculate.

**Senator Adams:** We have developed quite a bit, especially mining on Baffin Island. We have European businesses that are interested in the ore and they will be operating in five or six years' time.

I do not know about the ice thickness up there. The permanent ice is between seven and eight feet thick; it might be more. In Hudson Bay, the ice must be between four to six feet thick. I do not know if you can put those huge Panamax ships through that kind of ice. Do you think we will need huge icebreakers?

**Mr. Cirtwill:** We have not done any work on the incremental cost of ice breaking in the North but I will tell you this. You are unlikely to find anybody in Atlantic Canada who is enthusiastic about talking about ice breaking. How should we put this? Ice breaking fees have been an irritant when you discuss the growth trends of the Port of Montreal and the Port of Halifax.

There is a strong school of thought in Atlantic Canada that the sharing of the ice breaking fees has been an unrecognized subsidy to the Port of Montreal to the competitive disadvantage of ports in this region. If we get into the exercise of launching a lot of

**M. Cirtwill:** L'Autorité du canal de Panama fait de bonnes affaires et, étant donné la congestion, elle fait payer le gros prix. Nous faisons la même chose au Canada; nous réclamons des droits de services maritimes aux bateaux qui naviguent sur nos eaux. Si un jour le passage du Nord-Ouest devient une voie maritime incontournable pour les échanges mondiaux, la question de la souveraineté dans l'Arctique sera primordiale parce qu'évidemment, elle représentera un avantage concurrentiel considérable pour notre pays. Nous aurions alors une occasion en or de tirer des revenus de l'utilisation du passage, ce qui nous ouvrirait de nouveaux débouchés dans le Nord.

**Le sénateur Zimmer :** Je suis un sénateur du Manitoba, et donc j'appuie presque toujours mon voisin de la Saskatchewan. C'est pourquoi j'aimerais rappeler à tous que lorsqu'on parle de ports, on fait souvent référence aux côtes Est ou Ouest, mais rarement au port de Churchill.

Vous avez raison, les changements climatiques sont en train de dégager le passage et, bientôt, les brise-glaces pourront s'y aventurer. Monsieur Cirtwill, que diriez-vous d'une route polaire reliant le port de Churchill directement à la Russie? Je pense à l'avenir.

**M. Cirtwill :** Je crois que les gens qui essaient de ralentir le réchauffement climatique et espèrent que la planète commencera à se refroidir trouveraient probablement cette discussion comme prématurée. Toutefois, si la tendance se maintient, nous constaterons — et c'est déjà le cas — l'augmentation du trafic dans le port de Churchill. Le port s'occupe déjà de transport maritime à courte distance vers d'autres régions du Canada, donc je crois qu'il peut tirer parti du potentiel de croissance dès maintenant et dans un avenir rapproché. Quant à l'accès direct au nord de la Russie, je crois que c'est une option tout à fait envisageable. Cependant, elle dépend de l'ampleur des changements dans le Nord, de l'état des glaces et de l'évolution des navires et de la technologie. On pourrait se livrer à de nombreuses conjectures.

**Le sénateur Adams :** La région s'est considérablement développée; je pense notamment à l'exploitation minière sur l'île de Baffin. Des entreprises européennes s'intéressent au minerai qu'on y trouve et commenceront à l'extraire d'ici cinq ou six ans.

Je ne sais pas si l'épaisseur de la glace peut poser un problème. La glace permanente mesure entre sept et huit pieds d'épaisseur, peut-être plus. Dans la baie d'Hudson, elle varie entre quatre et six pieds. Je ne sais pas si on peut vraiment faire passer les gigantesques navires Panamax dans ce genre de conditions. Pensez-vous que nous aurons besoin d'énormes brise-glaces?

**M. Cirtwill :** Nous n'avons effectué aucune recherche sur les coûts supplémentaires du déglacage dans le Nord, mais je peux vous dire une chose. Peu de gens dans le Canada atlantique voudront en parler. Comment dire? Les droits de déglacage ont toujours été une pomme de discorde entre les ports de Montréal et de Halifax lorsqu'il est question de croissance.

Dans le Canada atlantique, de nombreux acteurs sont convaincus que le partage des droits de déglacage constitue une forme non reconnue de subvention pour le port de Montréal, ce qui désavantage les autres ports de la région. Si on engage



spending on expanded ice breaking services to have 12 month a year service to the North, I suspect that the Port of Montreal would be just as annoyed as the Port of Halifax is now.

**Senator Cowan:** Setting aside the philosophical differences that you and I might have about the legitimacy or illegitimacy of government involvement in these things, I think we probably share a frustration that as Atlantic Canadians we sometimes spend more time competing amongst ourselves than we do looking at the big picture. I agree with much of what you say about the necessity to do that if we are to grow.

Senator Tkachuk talked about either the steadily declining level of container traffic in Halifax or at least the not increasing levels. Let us just sort of step back for a moment and allow you to be in charge of this project. How would you as an individual or as an organization, recommend that we of get our act together in Atlantic Canada and move forward to take advantage of these opportunities which everybody seems to suggest are there but do not seem to be able to capitalize upon under the current structures? That is a big question. Can you give us a bit of an outline about what you would do if you were given that responsibility, that opportunity?

**Mr. Cirtwill:** Not only that, I can send you a copy. I apologize for not bringing them today, but I can send you a copy of the piece I co-authored in 2001 actually doing just that, laying out the strategy. Part of the reason I do not have copies of it here, by the way, is it is our most popular paper and we cannot keep it in print. It is the most downloaded piece from our website so clearly somebody is reading it. If you look at the strategy that the Halifax Port Authority has pursued over the last three years or so, many of the things they are doing are the things that we suggested. I am not going to take any credit for it because they certainly do not call me on a regular basis. The Halifax Port Authority is expanding their efforts in the new markets and in the end target environment. The authority is becoming far more aggressive at streamlining and cleansing the messaging that goes out from the port. It is spending much more time getting everybody on the same page about what our opportunities really are and focusing on those kinds of things. The people at the Halifax Port Authority are getting private sector investment; the fact that they were able to sell Halterm to Macquarie at a premium was certainly, for those of us watching the port, a sign of hope. Now that has not panned out and that is a little frustrating but I think from that perspective it makes the case. The folks in the strait did not like some of the things I was saying about Melford and called me down to basically throw sticks at me but one of the things I chatted with them about was that from a purely market philosophical perspective, maybe the best possible thing for Halifax is to have a terminal in Melford. I suggested that a terminal in Melford would foster strong competition and force them not only to pursue the strategy that they are pursuing but force them to do quickly and in a far more aggressive manner.

beaucoup de dépenses pour assurer un service de déglacage à l'année longue dans le Nord, j'imagine que le port de Montréal serait aussi contrarié que l'est le port de Halifax en ce moment.

**Le sénateur Cowan :** Si nous mettons de côté nos différends d'ordre idéologique sur la légitimité de la participation du gouvernement, je crois que nous serons probablement d'accord sur le fait que nous, les Canadiens de la région de l'Atlantique, perdons parfois beaucoup de temps en querelles intestines, alors que nous devrions examiner la situation dans son ensemble. Je suis en gros d'accord avec vous sur la nécessité d'adopter ce genre de mesures si l'on veut prendre de l'expansion.

Le sénateur Tkachuk a souligné le ralentissement constant ou du moins la stagnation du trafic de conteneurs à Halifax. Pendant un instant, imaginons que vous êtes en charge de ce port. Qu'est-ce que vous, ou votre organisation, suggèreriez au Canada atlantique pour qu'il s'organise et saisisse ces occasions dont tout le monde parle mais dont on semble incapable de profiter actuellement? C'est toute une question. Pourriez-vous nous donner une idée de ce que vous feriez si vous étiez responsable?

**M. Cirtwill :** Je peux faire encore mieux, je peux vous faire parvenir une copie du document que j'ai coécrit en 2001 et dans lequel je fais exactement ce que vous me demandez, soit établir une stratégie. Malheureusement, je n'en ai pas de copies avec moi aujourd'hui, en partie parce qu'il s'agit de notre publication la plus lue et que nos stocks sont toujours épuisés. C'est également le document le plus téléchargé de notre site web, ce qui montre bien qu'on s'y intéresse. Vous remarquerez que de nombreuses des mesures mises en place dans le cadre de la stratégie adoptée par l'Administration portuaire de Halifax, il y a environ trois ans, correspondent à ce que nous avons suggéré. Je ne m'en attribue pas le mérite, parce que l'Administration portuaire de Halifax ne m'appelle pas de façon régulière pour en discuter. Elle essaie d'accroître ses efforts pour saisir de nouveaux débouchés et atteindre les cibles visées. Elle s'emploie activement à simplifier et clarifier le message qu'elle envoie et veille à ce que tout le monde soit sur la même longueur d'onde en ce qui a trait aux débouchés réels. C'est ce sur quoi elle met l'accent. L'Administration portuaire de Halifax profite d'investissements du secteur privé; le fait qu'elle ait pu vendre Halterm à Macquarie en réalisant des bénéfices a certainement ravivé une lueur d'espoir chez ceux qui suivaient de près la situation au port. Cela n'a pas fonctionné et c'est un peu décourageant, mais cela prouve quelque chose. Certains des gens du détroit n'aimaient pas ce que j'avais à dire au sujet de Melford et m'ont fait venir essentiellement pour me jeter la pierre. Toutefois, je leur ai dit que si on regardait les marchés d'un point de vue tout à fait théorique, la meilleure solution serait peut-être pour Halifax d'avoir un terminal à Melford. J'ai laissé entendre que cela permettrait d'accroître la concurrence et les forcerait à maintenir la stratégie qu'ils ont adoptée, mais également à la mettre en œuvre plus rapidement et de façon beaucoup plus dynamique.

**Senator Oliver:** The Honourable Peter MacKay is leading a delegation from here to India in less than two weeks' time and as I understand it, Melford and the Port of Halifax officials will probably be going along. They are going to India to one of the new emerging markets so there will be some pulling together as a number of people have recommended.

In your presentation, you said that the government should reduce taxes to improve the business climate to make the port more functional and viable.

In the last budget, Canada's new government announced some of the biggest tax cuts that we have seen. What additional cuts would you like to see to help make the business climate here even better? I mean do you have some specific tax cuts in mind?

**Senator Cowan:** A couple of GST points.

**Mr. Cirtwill:** No, no, no, the GST was a bad idea. In fact on that front I have to agree with Frank McKenna. It would be far better for the provinces to take that GST point back and then translate it into a fund to cut personal income taxes.

We are actually working on a piece that looks at the global trends around business taxation. What we are seeing is business tax moving almost to zero so there is still space for us to take competitive advantages. In fact, from the Atlantic provinces perspective, we are about to make the case that it would be a significant competitive advantage for us to be the first to get to zero on a business tax basis, recognizing of course that businesses do not pay tax, people pay taxes. The people who buy the goods from the businesses pay those business taxes. The people who work for those businesses pay those business taxes so we need to recognize those things.

The other thing is not necessarily a tax, although Puritans will tell you that any user fee is still a tax, the rents that we charge our port authorities and our airport authorities creates a significant competitive disadvantage. U.S. ports and airports generally get lots of subsidies, direct and indirect from state, local and federal governments.

**Senator Oliver:** Are you talking about things like landing fees?

**Mr. Cirtwill:** I am talking about the actual rents, for example, that the airport authority has to pay on the land. Some of the limitations that we place on our port authorities around the use of their property in terms of securing it against debt and being allowed to translate it into cash flow, many of those things are hidden costs that the federal government is actually charging these organizations money as opposed to, at the very least, leaving that money in their hands for reinvestment. Many of the fees that

**Le sénateur Oliver :** L'honorable Peter MacKay dirigera une délégation canadienne en Inde dans moins de deux semaines et, d'après ce que j'ai cru comprendre, les représentants de Melford et du port de Halifax l'accompagneront probablement. Ils s'en vont en Inde, l'un des nouveaux marchés émergents; on devra donc serrer les rangs en quelque sorte, comme l'ont recommandé plusieurs personnes.

Dans votre exposé, vous avez dit que le gouvernement devrait réduire les impôts afin d'améliorer le climat d'affaires pour rendre le port plus fonctionnel et viable.

Dans le dernier budget, le nouveau gouvernement du Canada a annoncé certaines des réductions d'impôt les plus importantes que nous ayons connues. Quelles réductions supplémentaires aimeriez-vous que l'on apporte pour aider à améliorer encore davantage le climat d'affaires ici? Je veux dire, avez-vous en tête des réductions d'impôt précises?

**Le sénateur Cowan :** Quelques points de TPS.

**M. Cirtwill :** Non, c'est hors de question; la TPS était une mauvaise idée. En fait, là-dessus, je dois donner raison à Frank McKenna. Il vaudrait beaucoup mieux pour les provinces de récupérer ce point de TPS, puis de le transformer en un fonds pour réduire l'impôt sur le revenu des particuliers.

Nous travaillons d'ailleurs sur un document qui examine les tendances mondiales en matière d'imposition des sociétés. Ce que nous constatons, c'est que l'impôt des sociétés se rapproche presque de zéro; nous avons donc toujours une marge de manœuvre pour profiter des avantages concurrentiels. En fait, du point de vue des provinces de l'Atlantique, nous sommes sur le point de prouver l'énorme avantage concurrentiel que nous aurions si nous étions les premiers à atteindre un taux d'impôt de zéro pour les sociétés, en reconnaissant évidemment que ce ne sont pas les entreprises qui paient des impôts, mais les particuliers. Ce sont les gens qui achètent les produits des entreprises qui paient ces impôts des sociétés. Ce sont les personnes qui travaillent pour ces entreprises qui paient ces impôts. Nous devons donc reconnaître cette réalité.

L'autre élément n'est pas nécessairement un impôt, quoique les puritains vous diront que tous frais d'utilisation constituent un impôt; les loyers que nous imposons à nos administrations portuaires et aéroportuaires créent un important désavantage concurrentiel. Les ports et les aéroports aux États-Unis reçoivent généralement beaucoup de subventions, directes et indirectes, de la part des gouvernements des États, des administrations locales et du gouvernement fédéral.

**Le sénateur Oliver :** Parlez-vous de choses comme des redevances d'atterrissage?

**M. Cirtwill :** Je parle des loyers réels, par exemple, que l'administration aéroportuaire doit payer pour les terres. Certaines des restrictions que nous imposons à nos administrations portuaires concernant l'utilisation de leur propriété pour garantir une créance et leur permettre de transformer cela en flux de trésorerie... bon nombre de ces mesures sont des coûts cachés que le gouvernement fédéral impose à ces organisations au lieu de, à tout le moins, leur laisser cet



are targeted at airport authorities and port authorities would help the overall objective and goals. Mary Brooks, Mike Ircha and others would be more than capable of itemizing those items for you.

**Senator Oliver:** Do you have a comment on capital gains taxes?

**Mr. Cirtwill:** I think we are going in the right direction concerning the capital gains taxes. We recognize that in fact they are a tax on reinvestment and in an environment where we have a high dollar and an opportunity to use that high dollar to our advantage to buy technology elsewhere and reinvest in our industries at a reduced cost, we should be continue along the road we are on.

**The Chair:** Thank you very much for your presence here this morning and we would appreciate any documents you can forward to us.

**Senator Mercer:** Madam Chair, if I could take a moment to introduce someone who has just joined us in the audience. Sheila Fougere is a City Councillor from the City of Halifax, has expressed some interest in our proceedings, and has just stopped by to say hello. Sheila, thanks and welcome.

**The Chair:** We appreciate your presence here. Thank you.

**David Cranston, President/Business Agent, ILA Local 269, International Longshoremen's Association Council of Unions:** Good morning, Madam Chair and members of the committee. I have distributed an outline of my presentation but you will see it is the low-tech version of presentation, so as I read along please do not be too dismayed if I do not follow the script. We appreciate very much this kind invitation that has been offered to us to speak here this morning. As you can appreciate, we are not used to meeting with such distinguished individuals. We are used to running ganshi grains and fixing tires and stuff, so if we are nervous, do not —

**Senator Mercer:** I would be nervous doing your job.

**Mr. Cranston:** The ILA Council of Unions represents about 400 members in the Port of Halifax and consists of three locals, Local 269, Local 1341 Checkers and Local 1825, the gear maintenance. We also represent approximately 100 non-union casual workers.

Today we hope to address you on two things, competitiveness and productivity enhancement. For some background, we have no regular work hours here in Halifax. There is no guaranteed wages like some employees and other longshoremen and we are practically on-call or we are on-call 24 hours a day, 365 days a year to respond to the shippers' and vessels needs. Most of the

argent pour qu'elles le réinvestissent. Un grand nombre des frais qui visent les administrations aéroportuaires et portuaires aideraient à atteindre l'objectif global et les buts. Mary Brooks, Mike Ircha et d'autres seraient plus qu'en mesure de détailler ces postes pour vous.

**Le sénateur Oliver :** Avez-vous quelque chose à dire sur l'impôt sur les gains en capital?

**M. Cirtwill :** Je crois que nous allons dans la bonne direction en ce qui concerne l'impôt sur les gains en capital. Nous reconnaissons en fait qu'il s'agit d'une taxe sur le réinvestissement et, dans un environnement où nous avons un dollar fort et une occasion de l'utiliser à notre avantage pour acheter des technologies ailleurs et réinvestir dans nos industries à un coût moindre, nous devrions poursuivre dans la voie que nous avons empruntée.

**La présidente :** Merci beaucoup d'être des nôtres ce matin; nous vous saurions gré de nous transmettre tout document à votre disposition.

**Le sénateur Mercer :** Madame la présidente, si vous me permettez, j'aimerais prendre quelques minutes pour vous présenter quelqu'un qui vient de se joindre à nous. Sheila Fougere est conseillère municipale de la ville de Halifax. Ayant manifesté un certain intérêt pour nos délibérations, elle a décidé de faire un saut ici pour nous dire bonjour. Sheila, merci et bienvenue.

**La présidente :** Nous sommes reconnaissants de votre présence. Merci.

**David Cranston, président/agent d'affaires, ILA — section locale 269, Conseil des syndicats de l'International Longshoremen's Association :** Bonjour, madame la présidente et membres du comité. Je vous ai distribué un plan de mon exposé, mais vous verrez qu'il s'agit de la version modeste technologiquement parlant. Ne soyez donc pas consternés si, durant mon exposé, je m'écarte du plan. Nous vous sommes très reconnaissants de nous avoir lancé cette invitation aimable à venir prendre la parole ce matin. Comme vous pouvez le constater, nous n'avons pas l'habitude de rencontrer des gens si distingués. Nous avons plutôt l'habitude de manutentionner des céréales, de réparer des pneus et tout le reste; donc, si nous sommes nerveux, ne...

**Le sénateur Mercer :** Je serais très nerveux de faire votre travail.

**M. Cranston :** Le Conseil des syndicats de l'ILA représente environ 400 membres du port de Halifax et comprend trois sections locales : la section 269, la section 1341 qui représente les pointeurs et la section 1825 qui concerne l'entretien du matériel de chargement. Nous représentons également une centaine de travailleurs occasionnels non syndiqués.

Aujourd'hui, nous espérons aborder deux sujets avec vous : la compétitivité et l'amélioration de la productivité. À titre de renseignements généraux, sachez que nous n'avons pas d'heures de travail régulières ici à Halifax. Il n'y a aucun salaire garanti comme c'est le cas pour certains employés et autres débardeurs; et nous sommes pratiquement en attente, si nous ne le sommes pas

members work at either container terminal, Halterm or Ceres. The container work now occupies 95 per cent of the work of the ILA in the Port of Halifax.

Our members' wages generate approximately \$35 million into the economy of Nova Scotia so we are significant in that respect. Our livelihood and security of our families is virtually wholly dependent upon containerization. As you probably know, over the past 40 years containers have become the principal means of transportation of shipping goods on the East Coast and throughout the world.

In terms of capacity, our terminals have plenty of excess capacity. We have never had a time when both piers were filled to capacity, as a matter of fact. In the last two years container traffic has declined and in 2008 the best expectations we have is to remain just where we are and keep what we have. This extra capacity is a matter of concern.

Yesterday, you heard of the proposal to build a new terminal in Melford. Despite assurances from the Melford proponents, you know, they say they are only after incremental new traffic, we just feel inevitably the terminal will attempt to lower work from the Port of Halifax. It is important that we are not perceived as people who are begrudging other Nova Scotians an opportunity for good jobs but it is important that the jobs that are created are new jobs and not jobs that are at the expense of the Port of Halifax. It would be hard to put into perspective what the cost would be to lose a customer to Halifax, one of our big customers such as ZIM, ACL or Hapag-Lloyd. I mean it is having a devastating impact right now and we certainly hope that policies that are developed at the provincial or federal level will take that into consideration and that any new developments would not be at the expense of the Port of Halifax.

As you have seen, there have been some substantial capital investments in Halifax. Macquarie Group has purchased Halterm for \$175 million. There have been many millions poured into the Ceres terminal as far as increasing the rail capacity, building a new truck facility and the new Post-Panamax cranes are state-of-the-art equipment. We are hoping that these investments are not left underutilized. We hope this committee will analyze that impact.

The loss of work also has an impact of losing the skilled workers. There is a shortage of skilled workers both in Nova Scotia and generally in Canada so it is important not to lose the skilled people to loss of work.

In addition, we are concerned about keeping ourselves internationally competitive. We compete against New York, Charleston, Savannah and Miami. It is a daily struggle. We recognize the work that the Halifax Port Authority and the terminal operators are doing. They are working diligently to

carrément, 24 heures sur 24, 365 jours par année afin de répondre aux besoins des expéditeurs et des navires. La plupart des membres travaillent aux deux terminaux à conteneurs, soit à Halterm, soit à Ceres. Le travail lié aux conteneurs occupe maintenant 95 p. 100 des activités de l'ILA au port de Halifax.

Les salaires de nos membres génèrent environ 35 millions de dollars pour l'économie de la Nouvelle-Écosse. Nous jouons donc un grand rôle à cet égard. Notre gagne-pain et la sécurité de nos familles dépendent presque totalement de la conteneurisation. Comme vous le savez probablement, au cours des 40 dernières années, les conteneurs sont devenus le principal mode d'expédition des marchandises sur la côte Est et partout dans le monde.

En ce qui concerne la capacité, nos terminaux ont beaucoup de capacité excédentaire. De fait, il n'y a pas eu un jour où les deux quais étaient remplis à pleine capacité. Ces deux dernières années, le trafic conteneurisé a diminué; en 2008, ce que nous pouvons espérer de mieux, c'est de demeurer où nous sommes et de garder ce que nous avons. Cette capacité excédentaire est une source de préoccupation.

Hier, vous avez entendu la proposition de construire un nouveau terminal à Melford. Même si les promoteurs de Melford ont donné l'assurance qu'ils ne visent que l'accroissement du nouveau trafic, nous avons simplement l'impression que le terminal essaiera inévitablement de diminuer les activités au port de Halifax. Il faut bien comprendre que nous ne voulons pas être perçus comme des gens qui refusent à d'autres Néo-Écossais une possibilité de créer des emplois bien rémunérés, mais il est important que les emplois créés soient de nouveaux emplois et non des emplois aux dépens du port de Halifax. Il serait difficile de mettre en perspective ce qu'il en coûterait si nous perdions un client à Halifax, par exemple un de nos gros clients comme ZIM, ACL ou Hapag-Lloyd. Je veux dire, nous en voyons déjà l'impact dévastateur et nous espérons sans contredit que les politiques élaborées au palier provincial ou fédéral en tiendront compte et que, s'il y a du nouveau, ce ne sera pas au détriment du port de Halifax.

Comme vous l'avez vu, on a fait d'importantes dépenses en immobilisations à Halifax. Macquarie Group a acquis Halterm pour 175 millions de dollars. On a injecté des millions et des millions de dollars dans le terminal Ceres pour accroître la capacité ferroviaire, construire une nouvelle installation pour camions et se doter de nouvelles grues post-Panamax, un équipement à la fine pointe de la technologie. Nous espérons que ces investissements ne seront pas sous-utilisés. Nous espérons que ce comité analysera cet impact.

La perte de travail a aussi pour impact la perte de travailleurs qualifiés. Il y a une pénurie de travailleurs qualifiés en Nouvelle-Écosse et, en général, au Canada; il est donc important de ne pas perdre les personnes qualifiées, faute de travail.

De plus, nous sommes préoccupés par notre capacité de rester concurrentiels à l'échelle internationale. Nous livrons concurrence à New York, à Charleston, à Savannah et à Miami. C'est une lutte quotidienne. Nous reconnaissons le travail de l'Administration portuaire de Halifax et celui des



promote the port around the world. They travel around the world. We have just heard of a trip in two weeks to the Indian subcontinent. I mean they are working hard. It is just unfortunate that the success has not been overwhelming as yet, you know, with these declines but we do, however, applaud their efforts. We will do what we can.

We have made a standing offer to assist the Port Authority in the solicitation. We are willing to help in any way we can. Our track record for providing stable labour relations is second to none. We have been strike-free for over 30 years. We think one of the best ways to ensure our port is competitive is through a more productive and efficient workforce. We have long suggested that our port in cooperation with the ILA should develop more sophisticated and advanced training programs. Some of these programs would include a simulated crane operation. It would be a dedicated training facility, not just about crane operators, but also about electricians and checkers. It is about everybody having a facility.

Right now what we are training people on-site and it is taking place right as we are working so you have the people who are in the system. There is going to be some sort of safety factor and plus it is the productivity. You are losing productivity in those respects. So far, it has been talk but we have yet to get any meat out of it, so to speak. We have the skilled workers. We have been in the container business since 1969. We have the people in place but we need to be more skilled to be productive. I mean with the new innovations, the new cranes, the new equipment, we need to be continually updated and retrained. Speed and safety are key factors. The Port of Halifax, like all the other ports, is measured and compared on the number of containers we move per hour. That is the first priority.

The terminal needs the best-skilled operators to assist in providing the service that they are trying to give the shippers so, as you can see from the ILA's perspective, our members and our industry, we feel it is at a crossroads. Our work is jeopardized through not only our traditional competitors but by potential new, significant competitors in a very small marketplace. Our member skills need to be improved so that we can be more productive and operate more safely.

If this committee were interested in improving container traffic in Canada and in the Port of Halifax in particular, we would hope that you would recognize that that ILA is a major player, an important cog in the wheel of success of the Port of Halifax. No development or change can occur here that does not take into account our members who actually make the port work. We are the rubber that meets the road. We care desperately about the Port of Halifax and its future. We ask that in your deliberations you do not forget the many men and women who actually do all

exploitants du terminal. Ils ne ménagent pas leurs efforts pour promouvoir le port dans le monde entier. Ils voyagent autour du monde. Nous venons juste d'entendre parler d'un voyage qui aura lieu dans deux semaines au sous-continent indien. Ils travaillent d'arrache-pied. C'est juste dommage que le succès n'ait pas été énorme jusqu'à présent à cause de ces baisses, mais nous applaudissons quand même leurs efforts. Nous ferons ce que nous pouvons.

Nous avons fait une offre permanente pour aider l'Administration portuaire dans la sollicitation. Nous sommes disposés à l'aider de notre mieux. Nous jouissons d'une réputation inégalée en matière de relations de travail stables. À preuve, nous n'avons fait aucune grève ces 30 dernières années. À notre avis, l'une des meilleures façons de garantir la compétitivité de notre port, c'est une main-d'œuvre plus productive et plus efficace. Nous proposons depuis longtemps que notre port élabore, en collaboration avec l'ILA, des programmes de formation plus perfectionnés et avancés, entre autres un cours de grutage par simulation. Ce serait un centre de formation spécialisé, non seulement pour les opérateurs de grue, mais aussi pour les électriciens et les pointeurs. On vise tout le monde.

À l'heure actuelle, nous formons les gens sur les lieux de travail, et la formation se fait sur le tas; les gens se trouvent donc dans le système. Il y aura une sorte de facteur de sécurité. La productivité entre aussi en ligne de compte. En effet, on y perd en productivité. Jusqu'à présent, ce ne sont que des projets, mais nous reste à joindre le geste à la parole, pour ainsi dire. Nous avons les travailleurs qualifiés. Nous œuvrons dans le domaine des conteneurs depuis 1969. Nous disposons des ressources humaines, mais nous devons être plus qualifiés pour être productifs. J'entends par là qu'avec les nouvelles innovations, les nouvelles grues, le nouvel équipement, nous devons constamment nous mettre à jour et perfectionner nos compétences. La rapidité et la sécurité sont des facteurs clés. Le port de Halifax, comme tous les autres ports, est mesuré et comparé selon le nombre de conteneurs déplacés par heure. C'est la priorité absolue.

Le terminal a besoin des opérateurs les mieux qualifiés pour aider à offrir le service aux expéditeurs. Par conséquent, comme vous pouvez le constater du point de vue de l'ILA, de nos membres et de notre industrie, il est, selon nous, à la croisée des chemins. Notre travail est mis en péril non seulement par nos concurrents traditionnels mais par d'éventuels nouveaux concurrents importants sur un marché très petit. Il faut améliorer les compétences de nos membres pour que nous puissions travailler de façon plus productive et sécuritaire.

Si le comité tient à améliorer le trafic conteneurisé au Canada et en particulier au port de Halifax, nous espérons qu'il reconnaîtra que l'ILA est un acteur important et un rouage essentiel à la réussite du port de Halifax. Aucun développement ou changement ne peut survenir ici sans prendre en considération nos membres parce que ce sont eux qui, en réalité, font fonctionner le port. Nous sommes indispensables. Le port de Halifax et son avenir nous tiennent désespérément à cœur. Nous vous demandons donc de ne pas perdre de vue, durant vos

the work and move all the boxes from rails to ships, ships to rails.

Thank you for allowing us this opportunity and we will be pleased to answer any questions.

**The Chair:** Do you have regular meetings with the Halifax Port Authority?

**Mr. Cranston:** No, not really. It is more of a cordial relationship. If the Port of Halifax is at this tier, we are pretty well on the periphery. I think the Port of Halifax made an analogy that we are invited into their tent. Well we are invited into the tent but we do not help put the tent up or anything like that. We have a cordial relationship; there is no animosity.

**The Chair:** Have you told the port authority what you have told us today?

**Mr. Cranston:** We have mentioned it. We have written a letter. We have indicated that we are willing to do what we can. Perhaps, what we bring they do not feel helps with their mandate. Like I say, it is not confrontational; we talk and we meet.

**The Chair:** But there are no results?

**Mr. Cranston:** We are not part of the upper level. We do not have representation on the board; we are on the periphery.

**The Chair:** The Melford people told us yesterday that with a new port they would use state-of-the-art equipment and so on. Are you afraid that this would mean your people would have to work 24-7, what people call "new reality"?

**Mr. Cranston:** Well, we work 24-7 now. We have been doing that since the container ships started coming so it would be no different for us. We are there.

**The Chair:** And you are afraid there will be a shortage of people to work at a new port if one day there is one?

**Mr. Cranston:** We are more concerned that any more loss of traffic would cause us to lose some of our skilled workers. People have opportunities; they can move on and once people leave, it is difficult to bring them back.

**The Chair:** When you contract with the employer are there any terms that will be a priority for you to amend.

**Mr. Cranston:** I cannot think of anything that is specific.

**The Chair:** That is what you just told us. Would the improvements that you mentioned in your presentation be part of the terms of discussion?

**Mr. Cranston:** Oh, as far as in our collective bargaining?

**The Chair:** Yes.

délibérations, les nombreux hommes et femmes qui font tout le travail et qui déplacent les boîtes, des trains aux navires et vice versa.

Je vous remercie de cette occasion et je serai heureux de répondre à vos questions.

**La présidente :** Avez-vous des réunions régulières avec l'Administration portuaire de Halifax?

**M. Cranston :** Non, pas vraiment. Il s'agit davantage d'une relation cordiale. Si le port de Halifax est à ce niveau, nous sommes en périphérie. Je crois que les représentants du port de Halifax ont fait l'analogie selon laquelle nous étions invités sous leur tente. Eh bien, nous le sommes effectivement, mais nous ne les aidons pas à monter la tente ou quoi que ce soit du genre. Nous avons une relation cordiale; il n'y a pas d'animosité.

**La présidente :** Avez-vous informé l'Administration portuaire de ce que vous venez de nous dire aujourd'hui?

**M. Cranston :** Nous l'avons mentionné. Nous avons écrit une lettre. Nous avons indiqué que nous sommes disposés à faire notre possible. L'Administration portuaire juge peut-être que nos efforts ne l'aident pas dans son mandat. Comme je l'ai dit, il n'y a pas d'affrontement; nous nous parlons et nous organisons des réunions.

**La présidente :** Mais il n'y a aucun résultat?

**M. Cranston :** Nous ne faisons pas partie de la haute direction. Nous n'avons pas de représentants au conseil d'administration; nous sommes en périphérie.

**La présidente :** Les représentants de Melford nous ont dit hier qu'avec un nouveau port, ils utiliseraient de l'équipement de pointe et tout le reste. Craignez-vous que vos gens soient obligés de travailler 24 heures sur 24, sept jours sur sept, dans ce qu'on appelle « la nouvelle réalité »?

**M. Cranston :** Eh bien, c'est ce que nous faisons déjà. Nous le faisons depuis l'avènement des navires à conteneurs; c'est donc du pareil au même pour nous. Nous en sommes là.

**La présidente :** Et vous craignez une pénurie de travailleurs pour faire fonctionner un nouveau port, s'il y en a un, un jour?

**M. Cranston :** Ce qui nous préoccupe davantage, c'est que toute perte de trafic supplémentaire nous ferait perdre certains de nos travailleurs qualifiés. Les gens ont des possibilités; ils peuvent passer à autre chose et quand ils s'en vont, c'est difficile de les ramener.

**La présidente :** Au renouvellement des contrats avec l'employeur, y a-t-il des modalités que vous tiendrez à modifier en priorité?

**M. Cranston :** Rien de précis ne me vient en tête pour l'instant.

**La présidente :** Vous venez de nous en parler. Les améliorations que vous avez mentionnées durant votre exposé feraient-elles partie de la discussion?

**M. Cranston :** Oh, vous voulez dire la négociation collective?

**La présidente :** Oui.



**Mr. Cranston:** Yes, for sure. We are committed. To have the reputation of being strike-free for so long indicates that we have worked with the employers. Halifax has always been a port of convenience even before containerization. As soon as the St. Lawrence River froze, work came and as soon as it thawed, it went up the river so we have learned over the years that we have to work with people to keep it viable.

**The Chair:** You have not mentioned anything about the ship emissions and the health of your workers. I read something about the Port of Oakland testing a cold ironing system. Have you ever talked about that at your own union?

**Mr. Cranston:** Although it is not in the presentation, it is a concern. We have had crane operators take themselves off the cranes because of this emissions. At Fairview Cove, they have installed some sort of air purification system and it seems to be working.

I am a crane operator and I can relate to the experience with the emissions. They can be quite harmful depending on the direction of the wind.

**Senator Oliver:** I am interested in hearing more about training to become more productive and efficient. You referred to a simulator and I have had the opportunity to sit in the cockpit of a simulator. It looks just like the cockpit of a plane and the student can learn how to fly and deal with the many problems that may arise while in the air. Please tell the committee about the type of simulator that you would like to have.

**Mr. Cranston:** That is exactly what we are talking about. In the Port of Montreal and in New York they have these simulators. An operator can sit inside one of these simulators and simulate all different situations including wind and rain.

**Senator Oliver:** Is it a miniature?

**Mr. Cranston:** It is a mock-up of the cab with all the controls.

**Senator Oliver:** Oh, now I see.

**Mr. Cranston:** I do not know if you got up into the cranes during your tour. A crane simulator is essentially the same as the plane simulator. With both simulators, certain variables can be put into the computer and used to train the students.

**Senator Oliver:** Do you have any idea how much a simulator would cost?

**Mr. Cranston:** Not really, no. I would expect it would not come cheap.

**Senator Oliver:** You say you have seen them in Montreal or New York.

**Mr. Cranston:** I personally have not seen them but the international vice president of the ILA has seen them. He has operated one of them and relayed that information to us.

**M. Cranston :** Oui, bien sûr. Nous sommes déterminés. Notre réputation de n'avoir fait aucune grève pendant si longtemps est signe que nous avons travaillé avec les employeurs. Halifax a toujours été un port de complaisance même avant la conteneurisation. Autrefois, dès que le fleuve Saint-Laurent se couvrait de glaces, le travail rentrait et dès le dégel, il remontait le fleuve; nous avons donc appris, au fil des ans, que nous devons travailler avec les gens pour maintenir la viabilité du port.

**La présidente :** Vous n'avez rien dit à propos des émissions des navires et de la santé de vos travailleurs. J'ai lu quelque chose sur le port d'Oakland où l'on a mis à l'essai un système pour l'alimentation des navires. En avez-vous déjà parlé à votre syndicat?

**M. Cranston :** Même si je ne l'ai pas mentionné dans mon exposé, c'est un sujet de préoccupation. Certains de nos grutiers ont renoncé à cause de ces émissions. À Fairview Cove, on a installé une sorte de système de purification d'air qui semble donner de bons résultats.

Étant moi-même grutier, je peux comprendre ce que les travailleurs éprouvent. Les émissions peuvent être très nocives selon la direction du vent.

**Le sénateur Oliver :** J'aimerais en savoir plus sur la formation nécessaire pour accroître la productivité et l'efficacité. Vous avez parlé d'un simulateur, et j'ai déjà eu l'occasion de m'asseoir dans l'habitacle d'un simulateur. C'est exactement identique au poste de pilotage d'un avion; l'étudiant peut apprendre à piloter un avion et à régler les nombreux problèmes qui peuvent survenir dans les airs. Expliquez-nous le type de simulateur que vous aimeriez avoir.

**M. Cranston :** C'est exactement ce dont nous parlons. Le port de Montréal et celui de New York disposent de ces simulateurs. Un opérateur peut s'asseoir à l'intérieur et simuler différentes situations, y compris le vent et la pluie.

**Le sénateur Oliver :** Est-ce un modèle réduit?

**M. Cranston :** C'est une maquette de la cabine de grue avec toutes les commandes.

**Le sénateur Oliver :** Ah bon, je vois maintenant.

**M. Cranston :** Je ne sais pas si vous êtes montés à l'intérieur des grues durant votre visite. Un simulateur de grue est essentiellement la même chose qu'un simulateur d'avion. Dans les deux cas, il est possible d'entrer certaines variables dans l'ordinateur et de les utiliser pour former les étudiants.

**Le sénateur Oliver :** Avez-vous une idée du prix d'un simulateur?

**M. Cranston :** Non, pas vraiment. Mais je ne m'attends pas à ce que ce soit donné.

**Le sénateur Oliver :** Vous dites les avoir vus à Montréal ou à New York.

**M. Cranston :** Pas moi personnellement, mais le vice-président international de l'ILA. Il en a fait l'essai et nous a transmis l'information.

**Senator Oliver:** As an educational tool, they can make it move as though there is a heavy wind. The simulator can teach the student how to work under those conditions.

**Mr. Cranston:** Yes, exactly. Other variables sometimes do not come into play when it comes to unloading container ships. You see container ships that have mounds of containers on them. In Halifax, you do not take them all off and you do not put them all back on. We have to pick out certain section, so, you are picking out little sections and you are working up over and working down into blind spots so those are the type of things that you could simulate, too, instead of just doing it and learning on the fly. It would be nice to be able to have the ability to do stuff like that.

**Senator Oliver:** Here you are removing a container and putting it on a train or a track and you are not really stacking them. In Hong Kong and Shanghai we are told that they can stack one, two, three, four, five, six, seven and right up to ten high sometimes which means there would be more stresses and strains on your crane and there would be more skills required to stack them like that.

**Mr. Cranston:** We do stack them now.

**Senator Oliver:** How high?

**Mr. Cranston:** We stack them four and five high. The trains coming in have both import cargo going out and export cargo that we are receiving, so it is a flow. Trains push in trains full of containers and we discharge those containers and put them in sections. They wait for a ship that will take them overseas. When those cars are empty and then when those cars are empty, we will take containers that have been taken off another vessel, load them on those cars and shipping them back out full. The ideal is in full and out full as far as the rail is concerned. We do staking at the terminals.

**Senator Oliver:** That takes special skills as well.

**Mr. Cranston:** Yes. I mean working in between the containers

**Senator Oliver:** And that would be part of the training in the simulator?

**Mr. Cranston:** Hopefully, yes.

**Senator Mercer:** I have met with members of the ILA before and this issue of simulator has come up at that time. It seems to be that as we prepare for maximizing the capacity of Halifax and if Melford comes on it would be wise for governments to plan for that. It is probably the right time to get into the simulator business, to have a simulator somewhere in Atlantic Canada and the Port of Halifax obviously makes logical sense.

Have you ever approached the provincial government through its job training programs to suggest providing a simulator, which would not only increase the capacity of your current workforce but also prepare other workers?

**Le sénateur Oliver :** Comme outil pédagogique, le simulateur permet aux étudiants d'apprendre comment déplacer des objets en cas de vent violent. Le simulateur peut enseigner à l'étudiant comment travailler dans ces conditions.

**M. Cranston :** Oui, exactement. D'autres variables n'entrent parfois pas en jeu pour ce qui est du déchargement des navires à conteneurs. Voyez-vous, les navires à conteneurs ont des tas de conteneurs empilés les uns sur les autres. À Halifax, on ne les décharge pas et charge pas d'un seul coup. On doit les ôter en petites sections, ce qui signifie qu'il faut travailler de haut en bas et de bas en haut dans les angles morts; voilà donc le type de variables que l'on peut également simuler, au lieu de se limiter à une formation sur le tas. Ce serait bien d'avoir la capacité de faire de telles choses.

**Le sénateur Oliver :** Ici, vous enlevez le conteneur et le placez sur un train ou sur les rails; vous ne les empilez pas vraiment. On nous a dit qu'à Hong Kong et à Shanghai, ils peuvent empiler jusqu'à dix conteneurs parfois, ce qui signifie que cela exercerait plus de tension sur la grue et qu'il faudrait plus de compétences pour les empiler de cette façon.

**M. Cranston :** C'est ce que nous faisons.

**Le sénateur Oliver :** Jusqu'à quelle hauteur?

**M. Cranston :** Nous empilons quatre à cinq conteneurs. Les trains qui arrivent ont à la fois des cargaisons de marchandises importées et des cargaisons de marchandises d'exportation; il s'agit donc d'un flux. Les trains apportent des wagons remplis de conteneurs que nous déchargeons et regroupons en sections, en attente d'un navire qui les transportera outre-mer. Lorsque ces wagons sont vidés, nous prenons les conteneurs déchargés d'un autre navire pour les charger dans ces wagons qui repartent une fois remplis. L'idéal, c'est d'avoir des wagons remplis à l'arrivée et au départ. Nous faisons de l'empilage aux terminaux.

**Le sénateur Oliver :** Il faut également des compétences spéciales à cet égard.

**M. Cranston :** Oui. Il faut être capable de travailler entre les conteneurs.

**Le sénateur Oliver :** Et cela ferait partie de la formation sur simulateur?

**M. Cranston :** Je l'espère bien.

**Le sénateur Mercer :** J'ai rencontré des membres de l'ILA auparavant, et la question du simulateur a alors été soulevée. Il semble que si nous nous préparons à maximiser la capacité de Halifax et si le projet de Melford se concrétise, les gouvernements auraient avantage à préparer un plan. C'est probablement le bon moment d'installer un simulateur quelque part au Canada atlantique, et le port de Halifax est un choix tout à fait logique.

Vous êtes-vous adressés au gouvernement provincial, dans le cadre de ses programmes de formation professionnelle, pour lui proposer de vous fournir un simulateur, ce qui non seulement augmenterait la capacité de votre main-d'œuvre actuelle, mais préparerait aussi d'autres travailleurs?



Now if I understand correctly, your workforce is like many other workforces across the country; it is aging so you will have some people who will be retiring soon. You would want to bring in new people that have good training. Have you spoken to the provincial government about this?

**Mr. Cranston:** Not to my knowledge. My tenure as the president has not been that long but in my knowledge we have not yet. Most of the conversations have been to the Halifax Port Authority.

As far as the aging, we are actually not experiencing that problem. A blip occurred in 1965 when union people were taken in and then it was all the way to 1980. Our average age is between 55 years and 57 years.

**Senator Mercer:** The presentation we heard from you is radically different from the presentation we heard from your brothers on the West Coast. You are supportive and are part of the team of fixing any problems here in Halifax. The people on the West Coast had a much more adversarial thing going on. I want to capitalize on that. You say you made a standing offer to assist the Halifax Port Authority in finding the solution and in the solicitation of new business. Have they not involved you in that? Have senior union people not been taken on some of their excursions to Asia and India?

**Mr. Cranston:** No, we are not in the first tier.

**Senator Mercer:** I have lived here most of my life and I do not remember too many labour disruptions on the waterfront but being strike-free for over 30 years is a good marketing tool.

I think the Port of Halifax is missing a great opportunity to take representatives of the ILA along to show that it has a great, well-trained workforce that is anxious for new business. Other ports cannot say that. We can talk about the nice cranes we have and all the space and the deep water and others can try to compete with that but it is very difficult to compete with a well-trained and reliable workforce so I think you should continue to push that and I think we should continue to push also.

**John W. Campbell, President, I.L.A. Local 1825, International Longshoremen's Association Council of Unions:** I had an opportunity a couple years ago to go to Vancouver to see TSI's operation. TSI does an excellent job of marketing and training and everything that the port and myself wish we had in the Port of Halifax. We have all kinds of new equipment coming online, computerized and their training is next to nil. You learn on the job. You learn as things break, you know. You learn how to fix them on the job and that is not really the way to do it. TSI's model of how they market and how they train is second to none.

**Senator Mercer:** We were at the Ceres terminal yesterday and had a look at the new cranes, which are sophisticated pieces of equipment.

Maintenant, si j'ai bien compris, votre main-d'œuvre n'est pas différente de celle ailleurs au pays; c'est une main-d'œuvre vieillissante. Vous aurez donc des gens qui prendront leur retraite bientôt. Vous aimeriez embaucher de nouveaux travailleurs ayant une bonne formation. En avez-vous parlé au gouvernement provincial?

**M. Cranston :** Non, pas à ma connaissance. Je n'occupe pas ma fonction de président depuis très longtemps, mais à ma connaissance, nous ne l'avons pas encore fait. La plupart de nos entretiens se limitent à l'Administration portuaire de Halifax.

Pour ce qui est du vieillissement, en réalité, nous n'avons pas ce problème. Il y a eu un accroc en 1965 lorsque des travailleurs syndiqués sont rentrés, puis tout s'est fait sans heurts jusqu'en 1980. Notre moyenne d'âge tourne autour de 55, 57 ans.

**Le sénateur Mercer :** Votre exposé diffère radicalement de celui de vos homologues de la côte Ouest. Ici, à Halifax, vous vous entraînez et vous faites partie de l'équipe qui règle les problèmes. Sur la côte Ouest, il y a plus d'adversité. Je veux insister là-dessus. Vous avez dit avoir fait une offre permanente pour aider l'Administration portuaire de Halifax à trouver la solution et à solliciter de nouveaux contrats d'affaires. L'Administration portuaire ne vous a-t-elle pas fait participer? Les dirigeants syndicaux n'ont-ils pas pris part à certaines de ses excursions en Asie et en Inde?

**M. Cranston :** Non, nous ne faisons pas partie du palier supérieur.

**Le sénateur Mercer :** J'ai vécu ici la majeure partie de ma vie et je ne me souviens pas avoir vu beaucoup d'interruptions de travail dans le domaine maritime, mais l'absence de grève depuis plus de 30 ans est un bon outil de marketing.

Selon moi, les dirigeants du port de Halifax ratent une bonne occasion d'inclure les représentants de l'ILA pour montrer qu'ils ont une main-d'œuvre exceptionnelle et bien formée qui a hâte de décrocher de nouvelles affaires. D'autres ports ne peuvent pas en dire autant. Nous pouvons parler des grues perfectionnées que nous avons, de nos vastes espaces et de l'eau profonde, mais d'autres peuvent faire valoir ces mêmes atouts. Cependant, une main-d'œuvre bien formée et fiable, c'est difficile à battre; donc, je crois que vous devriez continuer à insister là-dessus, et je crois que nous devrions également le faire.

**John W. Campbell, président, I.L.A. section locale 1825, Conseil des syndicats de l'International Longshoremen's Association :** Il y a quelques années, j'ai eu l'occasion d'aller à Vancouver pour visiter l'installation de TSI. TSI fait un excellent travail en matière de marketing et de formation; cet exploitant a tout ce que le port de Halifax et moi-même souhaitons avoir ici. Nous avons toutes sortes de nouveaux équipements informatisés mis en service sans qu'aucune formation ne soit offerte. On apprend sur le tas, à mesure que les choses brisent. On apprend comment les réparer sur le tas, mais ce n'est pas vraiment la façon de faire. Le modèle de TSI en matière de marketing et de formation est hors pair.

**Le sénateur Mercer :** Nous étions au terminal de Ceres hier et nous avons vu les nouvelles grues, qui sont des pièces d'équipement perfectionnées.

**Mr. Campbell:** Yes, our industrial electricians get a couple of day's new training when a new piece of equipment comes in. That is not adequate but you have to learn as you go, which is not good for productivity.

**Senator Mercer:** Absolutely and I think that identifies a problem that is not apparent on the surface. Safety is always a factor and the chair brought up the environmental aspect but it seems to me that the safety record of the workforce in Halifax has been very good. Am I right in saying that?

**Mr. Cranston:** Yes, it has been; we follow the regulations set out in the Canada Labour Code. We do the best we can. Everybody works safely. It is a fact, yes.

**Senator Mercer:** My last question is related to the Melford terminal. Are you concerned that if Melford proceeds that a number of your Halifax employees will move to that location to be closer to their ancestral homes? I do not want to discuss the competition that this terminal might bring but wonder about the movement of employees to family homes in the Cape Breton, Northern Nova Scotia, New Glasgow, Antigonish areas.

**Mr. Cranston:** It could be a possibility.

**Senator Mercer:** Have you had discussions with Melford? Have they bothered to talk to you about your ability to provide a trained workforce for them?

**Mr. Cranston:** With the locals in Halifax, no to my knowledge. I mean the international is down there. There is an ILA local down there in Mulgrave so working with them. There has been dialog between the Melford people and the ILA but to my knowledge not with our locals.

**Mr. Campbell:** The council met with their consultant and he tried to assure us that they were not after the Halifax cargo. We did meet with them.

**Senator Adams:** You say you have 400 union members work here in Halifax and 100 casual non-union employees.

**Mr. Cranston:** That is correct.

**Senator Adams:** Anyway, how does this work? Does the union employee go to a different job each time? Does the Halifax Authority hire them if they need them?

**Mr. Cranston:** No, they workers do the same jobs. They are not advanced up to the skill level as the regular union men. All the work that the employers have developed they are like a back-up pool so if there are shortages there will be skilled, or oriented people at least, that can step in and do some of the jobs. You notice them driving the yard tractors around, the shuttle, up to that level of job so we do have people in our local that have the ability to do that when there are shortages. John I do not think has any casual workers but the checkers

**M. Campbell :** Oui, nos électriciens industriels reçoivent une nouvelle formation de quelques jours lorsqu'une nouvelle pièce d'équipement est installée. Ce n'est pas adéquat, mais on doit apprendre sur le tas, ce qui nuit à la productivité.

**Le sénateur Mercer :** Tout à fait, et je crois que cela met en évidence un problème latent. La sécurité est toujours un facteur, et la présidente a soulevé l'aspect lié à l'environnement, mais il me semble que le port de Halifax s'en tire bien sur le plan de la sécurité de sa main-d'œuvre. Ai-je raison?

**M. Cranston :** Oui, en effet; nous suivons les règlements établis dans le Code canadien du travail. Nous faisons de notre mieux. Tout le monde travaille en sécurité. C'est un fait.

**Le sénateur Mercer :** Ma dernière question concerne le terminal de Melford. Si le projet de Melford va de l'avant, craignez-vous que certains de vos employés à Halifax veuillent déménager à cet endroit pour être plus proches de leurs demeures ancestrales? Je ne veux pas parler de la concurrence que ce terminal risque de créer, mais plutôt du mouvement des employés vers leurs foyers au Cap-Breton, au nord de la Nouvelle-Écosse, à New Glasgow, à Antigonish.

**M. Cranston :** C'est une possibilité.

**Le sénateur Mercer :** Avez-vous eu des discussions avec Melford? Ont-ils pris la peine de vous parler de votre capacité à leur fournir une main-d'œuvre qualifiée?

**M. Cranston :** En ce qui concerne les sections locales à Halifax, non, pas à ma connaissance. Le syndicat international est présent là-bas. On trouve à Mulgrave une section de l'ILA qui travaille avec eux. Il y a eu un dialogue entre les gens de Melford et l'ILA mais, à ma connaissance, ce n'est pas le cas avec nos sections locales.

**M. Campbell :** Le conseil a rencontré son consultant, qui a essayé de nous assurer qu'il ne cherchait pas à obtenir le fret de Halifax. Nous les avons rencontrés.

**Le sénateur Adams :** Vous dites avoir 400 membres syndiqués qui travaillent ici à Halifax et 100 employés occasionnels non syndiqués.

**M. Cranston :** C'est exact.

**Le sénateur Adams :** Quoi qu'il en soit, comment cela fonctionne-t-il? Le travailleur syndiqué occupe-t-il un emploi différent chaque fois? L'Administration portuaire de Halifax les engage-t-elle au besoin?

**M. Cranston :** Non, ces travailleurs occupent les mêmes emplois. Ils ne possèdent pas le niveau de compétence qu'ont les employés syndiqués réguliers. Dans tous les postes créés par les employeurs, ils sont les remplaçants en quelque sorte. S'il y a pénurie, des gens qualifiés, ou formés du moins, pourront intervenir et accomplir une partie du travail. Vous les voyez conduire les tracteurs de terminal, la navette, et exécuter des tâches de ce niveau; nous avons donc des gens dans notre section locale qui ont la capacité d'effectuer ce travail en périodes de



have a preferred list that they draw upon when there are availability problems.

**Senator Adams:** Is it common for a union employee when he or she retires, to be replaced by a casual non-union employee? In the end, the non-union employee does not finish with retirement income. Does that bother you or do they work it out?

**Mr. Cranston:** Longshoremen are not people that come in and then suddenly say, "Well this is not for me." Most guys and girls start working as a casual, non-union employees and work their way up. Although there is not a system that says one union employee goes, a non-union goes in, as the needs arise more union members are taken in from these back-up lists.

**Senator Adams:** Your friend mentioned electricians. I used to be an electrician. I am familiar with the trade and I worry that you said that the electrician only takes training of a few minutes. I am also aware of the voltage differences between Europe and North American. How does the union control the purchases of the equipment that the employees use?

When you buy that equipment are you buying it from Europe. One time we had a cannery in Rock Isle and we bought a smoke machine for the char. The machine was made in London England and shipped to Montreal. We had to have an electrician come to Montreal to hook it up. When we bought one in Rankin Inlet the man at the fish plant said, "Willie are you able to hook-up that thing?" "Oh, yeah, I've got no problem to hook that up," and as you know, different voltage and stuff like that.

**Mr. Campbell:** Our local consists of all the requirements of being hired, as you must be a tradesperson. We have industrial electricians and heavy-duty mechanics, industrial mechanics and welders and I mean they come very highly qualified to the jobsite. But, when you throw in things changing so fast today and everything is computerized and very, very technical, we are just not getting the training that I feel is needed to keep productivity up and everything else. It is a complicated world out there when it comes to that kind of stuff.

**Senator Adams:** Well we have been up in the Arctic in the community, the Caterpillar people there and looking at power plants through the satellite. You can tell the guy in Rankin and say, "Look it is time to change the oil" you know?

**Mr. Campbell:** Even our yard tractors now are all computerized and you hook a laptop up to them and we learn it ourselves with very little training.

**Senator Oliver:** Do you have any difficulty in recruiting new skilled employees?

pénurie. Je ne pense pas que John engage des travailleurs occasionnels, mais les pointeurs disposent d'une liste de priorité qu'ils utilisent lorsqu'ils se heurtent à des problèmes de disponibilité.

**Le sénateur Adams :** Arrive-t-il souvent qu'un employé syndiqué qui prend sa retraite soit remplacé par un employé occasionnel non syndiqué? Au bout du compte, l'employé non syndiqué ne reçoit pas de revenus de retraite. Est-ce que cela vous dérange ou se débrouillent-ils?

**M. Cranston :** Les débardeurs ne sont pas des gens qui viennent travailler et disent soudainement : « Ce n'est pas pour moi ». Pour la plupart, ils commencent comme employés occasionnels non syndiqués et gravissent les échelons. Même s'il n'existe pas de système qui prévoit que lorsqu'un employé syndiqué part, un employé non syndiqué prend sa place, quand c'est nécessaire, on fait davantage appel aux membres sur la liste de remplaçants.

**Le sénateur Adams :** Votre ami a mentionné les électriciens. J'en ai moi-même été un. Je connais bien le métier et le fait que vous disiez que les électriciens ne suivent qu'une courte formation m'inquiète. Je suis aussi au courant des différences de tension entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Comment le syndicat supervise-t-il l'achat de l'équipement utilisé par les employés?

Vous procurez-vous cet équipement en Europe? À une certaine époque, nous avions une conserverie à Rock Isle et nous avions fait l'acquisition d'une machine pour fumer l'omble. Elle avait été fabriquée à Londres, en Angleterre, et avait été expédiée à Montréal. Nous avions dû faire venir un électricien à Montréal pour qu'il l'installe. Quand nous en avons acheté une à Rankin Inlet, l'homme à l'usine de transformation du poisson a dit : « Willie, es-tu capable d'installer cette machine? », J'ai répondu « Oui, sans problème ». Comme vous le savez, la tension est différente, entre autres choses.

**M. Campbell :** Les gens de métier qui font partie de notre section locale répondent à toutes les exigences d'embauche. Nous avons des électriciens industriels, des mécaniciens de machinerie lourde, des mécaniciens industriels et des soudeurs qui sont très qualifiés lorsqu'ils arrivent sur les lieux de travail. Compte tenu du rythme auquel les choses évoluent de nos jours et du fait que tout est informatisé et extrêmement technique, on ne reçoit tout simplement pas la formation qui, à mon avis, est nécessaire pour accroître la productivité et tout le reste. Nous vivons dans un monde complexe lorsqu'il s'agit de ce type de choses.

**Le sénateur Adams :** Nous nous sommes rendus dans l'Arctique, dans la communauté, pour rencontrer les gens de Caterpillar et examiner les centrales électriques par le biais du satellite. Vous pouvez dire au gars à Rankin : « Regarde, c'est le temps de changer ton huile ».

**M. Campbell :** Même nos tracteurs de terminal sont maintenant tous informatisés. On y branche un ordinateur portatif et on apprend par soi-même avec le peu de formation qu'on a.

**Le sénateur Oliver :** Avez-vous du mal à recruter de nouveaux employés qualifiés?

**Mr. Cranston:** No, most people come in at an entry level and then are trained up to this yard tractor. I do not know if you are familiar with the machine I am talking about. It is like a tractor with a trailer on it. That is the entry-level training for each employee and then the rest of it flows through so the training goes from one piece of equipment to another piece of equipment and the qualifications from that equipment move you onto the next piece. A progression takes place.

**Senator Oliver:** And in terms of your hiring, do you keep in mind the four government target groups of hiring Aboriginal people, hiring people who are disabled, hiring women and hiring visible minorities? Is that part of your employment scheme?

**Mr. Cranston:** Yes, it is. We are in compliance.

**Mr. Campbell:** And in the maintenance end of it, as far as getting skilled people it is not very difficult because in this area the container terminals are the top of the weigh scale for tradesmen so they do not have a problem filling those positions. As far as employment equity goes, there are not any women with the needed skills that we can hire.

**Senator Oliver:** There are no women available to hire?

**Mr. Campbell:** Not as heavy-duty mechanics and occupations like that. They are just not there. We have the studies done and we have the paperwork.

**Senator Tkachuk:** They are all in medical and law schools.

**Mr. Campbell:** I support employment equity. Sometimes I do not think there is enough advertising done by the employer but I do not know what I can do about that.

**The Chair:** Thank you very much for your presentation and the answers you have given to our questions. I do not think that this presentation replaces a good meeting with the Halifax Port Authority but I hope they will read whatever they get from our committee and call you for a meeting.

**James Frost, Executive Director, Halifax Gateway Council:** Thank you very much for inviting us and I have invited one of our directors, Mr. Hamblin, to sit with me. We will do our best to answer any questions that you have at the end of our presentation. It is just a short presentation. I could do the long one if you want but this is the short version. I am going to talk about the Halifax Gateway Council and some of the things we have been doing over the last three years.

Yesterday, I think you heard a little bit about the Halifax Gateway Council from Stephen Dempsey. It is a public-private initiative to develop the transportation sector in the Halifax Region. We have two kinds of members, voting members and resource members. We have five voting members who include the Halifax Port Authority, the Halifax International Airport Authority, CN Rail, Armour Transportation and Clarke IT Solutions.

**M. Cranston :** Non, la majorité des employés commencent au niveau d'entrée et sont ensuite formés pour conduire ce tracteur de terminal. J'ignore si vous connaissez la machine dont je parle. Elle ressemble à un tracteur avec une remorque. C'est la formation des débutants offerte à chaque employé, puis les autres formations sur une pièce d'équipement à une autre s'enchaînent et l'employé acquiert les qualifications. C'est un processus graduel.

**Le sénateur Oliver :** Pour l'embauche, tenez-vous compte des quatre groupes désignés par le gouvernement — les Autochtones, les personnes handicapées, les femmes et les membres des minorités visibles? Font-ils partie du plan d'embauche?

**M. Cranston :** Oui. Nous nous y conformons.

**M. Campbell :** Pour ce qui est de la maintenance, il est assez facile de trouver des gens qualifiés parce que dans ce secteur, travailler dans les terminaux à conteneurs est ce qui paie le plus. Nous n'avons donc pas de mal à trouver des gens de métier pour combler ces postes. En ce qui concerne l'équité en matière d'emploi, il n'y a pas de femmes possédant les compétences voulues que nous pouvons engager.

**Le sénateur Oliver :** Il n'y en a pas?

**M. Campbell :** Non, pas dans les métiers comme mécaniciens de machinerie lourde. Il n'y en a tout simplement pas. Nous avons mené les études et avons les pièces justificatives.

**Le sénateur Tkachuk :** Elles sont toutes dans les écoles de médecine et de droit.

**M. Campbell :** J'appuie l'équité en matière d'emploi. Parfois, je ne crois pas que l'employeur en fasse suffisamment la promotion, mais j'ignore ce que je peux y faire.

**La présidente :** Merci beaucoup pour votre déclaration et vos réponses à nos questions. Je ne pense pas que cet exposé remplace une bonne réunion avec des représentants de l'Administration portuaire de Halifax, mais j'espère qu'ils liront les documents envoyés par notre comité et vous téléphoneront pour fixer une rencontre.

**James Frost, directeur exécutif, Halifax Gateway Council :** Merci beaucoup de nous avoir invités. J'ai demandé à l'un de nos directeurs, M. Hamblin, de m'accompagner. Nous ferons de notre mieux pour répondre à vos questions à la fin de notre court exposé. Je pourrais vous présenter la version longue si vous voulez, mais j'ai ici la version abrégée. Je vais parler du Halifax Gateway Council et certains des travaux que nous menons depuis trois ans.

Je crois que Stephen Dempsey vous en a parlé un peu hier. Il s'agit d'une initiative entre les secteurs public et privé pour développer le secteur des transports dans la région de Halifax. Nous avons deux types de membres, les membres votants et les membres-ressources. Nous comptons cinq membres votants : l'Administration portuaire de Halifax, l'Administration de l'aéroport international de Halifax, le CN, Armour Transportation et Clarke IT Solutions.



We are developing a membership strategy to try to attract more private sector members and I could talk about that a little bit later. The support members or resource members are a who's who of federal, provincial and municipal economic development agencies.

The voting members provide the Halifax Gateway Council with the operating budget and the support members provide support but also contribute to some of the studies that we have been doing. Typically, the voting members will provide about half the funds for a study and the support members will provide the other half in large chunks, small chunks, whatever it takes to get it done. We have so many people around the table discussing important matters and this is one of the greatest singular achievements since the inception of the Halifax Gateway Council in 2004. One of the interesting things is everybody wants to participate in the same studies. They want to be on steering committees. We have achieved a lot of, I guess, community involvement in this whole initiative.

The historian in me cannot resist mentioning an old concept that has gained new primacy in the last number of years. It actually goes back to none other than Joe Howe in the 1850s. At that time, he envisioned a North American gateway at Halifax that would connect with Saint John, New Brunswick, Portland, Maine, Boston and New York. It would join the two closest points in Europe and North America with a fast line of steamships. At various times Halifax has marketed itself as the "open gateway" or the "Atlantic gateway" so it is not a completely new concept. What is new is the number and variety of people who are involved in the initiative. In terms of the historical background, Halifax has been a global container gateway since 1969.

I think you toured one or both container facilities yesterday so you know a little bit about Halterm. The port now handles about 15 per cent of Canada's containers of which about 75 per cent go to inland markets in Ontario, Quebec and the U.S. It is a true gateway. The market here is so small that it would not survive as a container port unless it was a gateway.

The Halifax Gateway Council is a multi-modal initiative and the airport is a big player. I do not know if you are aware but the airport is the eighth biggest airport in the thirteenth largest metropolitan area. It is also an award-winning airport, one of the best of its size in the world. The Halifax Gateway Council initiative started in late 2004 so it is almost three years old now and I was brought on board in March of 2005.

There has been a lot of private sector investment in this gateway. I think you maybe heard a little bit about this yesterday but the Macquarie purchase of Halterm last year; the Ceres purchase of two Post-Panamax cranes this year; the opening of a Consolidated Fastfrate transload facility in September; and Armour Transportation Systems is doing something next door to this Fastfrate facility.

Nous élaborons actuellement une stratégie d'adhésion pour essayer d'attirer plus de membres du secteur privé, et je pourrai en parler un peu plus tard. Les membres de soutien ou membres-ressources sont le gratin des organismes de développement économique des paliers fédéral, provincial et municipal.

Les membres votants fournissent au Halifax Gateway Council le budget de fonctionnement et les membres de soutien offrent un appui, mais ils contribuent aussi à la réalisation de certaines études que nous menons. Généralement, les membres votants assureront la moitié du financement pour une étude et les membres de soutien fourniront l'autre moitié en versant des contributions, petites ou grosses, ce qu'il faut pour la réaliser. Nous avons tellement de gens autour de la table pour discuter de sujets importants et c'est l'une des plus grandes réalisations depuis la création du Halifax Gateway Council en 2004. Fait intéressant, c'est qu'ils veulent tous participer aux mêmes études. Ils veulent siéger aux comités de direction. J'imagine que nous avons réussi à faire grandement participer la collectivité à toute cette initiative.

L'historien en moi ne peut s'empêcher de mentionner un vieux concept qui a suscité un regain d'intérêt ces dernières années. Il a été introduit en fait par nul autre que Joe Howe dans les années 1850. À l'époque, il imaginait une porte d'entrée nord-américaine à Halifax qui serait reliée à Saint John, au Nouveau-Brunswick, à Portland, au Maine, à Boston et à New York. Elle raccorderait les deux points les plus rapprochés de l'Europe et l'Amérique du Nord grâce à une voie rapide de navires à vapeur. Halifax s'est souvent qualifiée elle-même de « porte d'entrée grande ouverte » ou de « porte d'entrée de l'Atlantique »; il ne s'agit donc pas d'un concept totalement inédit. Ce qui est nouveau, c'est le nombre et l'éventail de personnes qui participent à l'initiative. Historiquement parlant, Halifax est un point de passage mondial des conteneurs depuis 1969.

Je crois que vous avez visité hier l'une des installations de conteneurs, ou les deux, et vous en connaissez un peu au sujet de Halterm. Le port manutentionne actuellement environ 15 p. 100 des conteneurs du Canada, dont environ 75 p. 100 sont expédiés vers des marchés intérieurs en Ontario, au Québec et aux États-Unis. C'est une vraie porte d'entrée. Le marché ici est tellement petit que le port à conteneurs ne survivrait pas s'il n'était pas une porte d'entrée.

Le Halifax Gateway Council est une initiative multimodale et l'aéroport joue un rôle important. J'ignore si vous le savez, mais l'aéroport est le huitième en importance dans la région métropolitaine se classant au treizième rang au plan de la superficie. C'est aussi un aéroport primé, l'un des meilleurs au monde pour sa taille. Lancée en 2004, l'initiative du Halifax Gateway Council existe donc depuis presque trois ans et j'en fais partie depuis le mois de mars 2005.

Le secteur privé a investi massivement dans cette porte d'entrée. Je pense qu'on vous en a peut-être parlé un peu hier, mais Macquarie a fait l'acquisition de Halterm l'an dernier; Ceres a acheté deux grues post-Panamax cette année; Consolidated Fastfrate a ouvert une installation de transbordement en septembre; et Armour Transportation Systems mène un projet tout près de l'installation de Fastfrate.

You heard about the deepening projects at both terminals, the new truck gates at and the lengthening of the rail tracks at Ceres. These are all very healthy developments.

In terms of the airport, the Halifax Stanfield International Airport has built a new U.S. pre-clearance facility, a new parking garage, and has issued tenders for a hotel development. The construction of the U.S. pre-clearance facility a year or so ago gives us four or five new direct services to markets in the United States. It is a real achievement and I think it has probably exceeded expectations but we can now fly direct to three airports in New York. We can fly to Chicago, Detroit, Atlanta, Washington as well as other Southern destinations. This is a major, major achievement in terms of regional connectivity and being able to do business with, to and from this region. The total private sector investment is about \$475 million in the last five years.

When the Halifax Gateway Council was established it set out to do two major projects. One was a strategic plan and the other was to assess the economic impact of the gateway. This Halifax Gateway Council was modeled after the Greater Vancouver Gateway Council, we had the same consultants do the studies and they have been advising us; we have a similar methodology.

The Halifax Gateway Council generates close to 12,000 direct jobs with direct wages of close to \$500 million. Why do we want to invest? Why are we interested in this sector? The average wages are 32 per cent higher than the Nova Scotia average. These are very good jobs. These are not bottom-of-the-barrel jobs and there are management jobs. There are blue-collar jobs but they are very good jobs so the port generates close to 5,000 jobs, the airport close to 6,000. It may surprise you but the rail service generates close to 500 jobs and truckers close to 600 jobs for almost 12,000 jobs. In terms of multipliers, this number is close to 1 in 10 and Halifax Regional Municipality with over 1.5 billion in total GDP.

Our strategic plan project looks out from 2005 to 2015. We set some targets to grow container traffic from about 550,000 million TEUs to 1.4 million TEUs; air passengers from 3.2 million to 5.4 million. Air passengers rose to 3.4 million, a new record last year. Air cargo, I am still waiting on the figures but we are going to try to increase that quite substantially, almost doubling the number. And cruise passengers, I can tell you a little bit about an initiative we have to attract cruise home porting to this port; the number of passengers is just shy of 200,000 last year.

We want to increase the regional economic impact by over 50 per cent by 2015.

In terms of key issues, they can be summarized by market development — actually the consultants out West thought that government policy was going to be number one, but we said, “No,

Vous avez entendu parler des projets d’approfondissement aux deux terminaux, des nouveaux portails routiers et de l’allongement des voies ferrées à Ceres. Ce sont tous des projets très bénéfiques.

L’aéroport international Stanfield de Halifax a bâti une nouvelle installation pour le pré-dédouanement américain et un garage, et a lancé des appels d’offres pour la construction d’un hôtel. Grâce à l’installation de pré-dédouanement aménagée il y a un an environ, nous avons quatre ou cinq nouveaux services directs vers les marchés américains. C’est toute une réalisation et je crois qu’elle a probablement dépassé les attentes, mais nous avons maintenant une liaison directe avec trois aéroports à New York. Nous pouvons aller à Chicago, à Detroit, à Atlanta, à Washington, de même qu’à d’autres destinations au sud. C’est une réalisation majeure pour la connectivité régionale, qui permet de faire des affaires avec la région, à partir d’elle et vers elle. Au cours des cinq dernières années, le secteur privé a investi au total environ 475 millions de dollars.

Quand il a été fondé, le Halifax Gateway Council avait pour mandat de mettre sur pied deux grands projets : élaborer un plan stratégique et évaluer les retombées économiques de la porte d’entrée. Il a été conçu sur le modèle du Greater Vancouver Gateway Council. Nous avions les mêmes consultants pour réaliser les études, qui nous ont guidés, et nous utilisons une méthodologie semblable.

Le Halifax Gateway Council génère près de 12 000 emplois directs et environ 500 millions de dollars en salaires directs. Pourquoi voulons-nous investir? Pourquoi ce secteur nous intéresse-t-il? Les salaires moyens sont 32 p. 100 plus élevés que ceux de la Nouvelle-Écosse. Ce sont d’excellents emplois. Ce ne sont pas des emplois au bas de l’échelle et il y a des postes de direction. Les emplois manuels offerts sont très bons. Le port génère près de 5 000 emplois et l’aéroport, près de 6 000. Vous serez sans doute surpris d’apprendre que sur les 12 000 emplois ou presque, le service ferroviaire en génère 500, et le transport par camions, 600. En termes de ratio, ce chiffre représente environ le dixième des emplois et le PIB de la Municipalité régionale de Halifax s’élève à plus de 1,5 milliard de dollars au total.

Notre projet de plan stratégique s’étend de 2005 à 2015. Nous fixons certains objectifs en vue de faire passer le trafic conteneurisé de 550 000 à 1,4 million EVP, et le nombre de passagers aériens, de 3,2 à 5,4 millions. L’an dernier, le nombre de voyageurs aériens a atteint le chiffre record de 3,4 millions. J’attends toujours les chiffres pour le fret aérien, mais nous allons essayer de l’augmenter considérablement, en le faisant presque doubler. Pour les passagers de croisière, je peux vous en dire un peu plus long sur l’une de nos initiatives visant à attirer les navires de croisière pour qu’ils fassent de notre port leur port d’attache; il ne manquait que 200 000 passagers l’an dernier pour atteindre l’objectif.

Nous voulons accroître les retombées économiques régionales de plus de 50 p. 100 d’ici 2015.

Les grands problèmes peuvent se résumer au développement du marché — en fait, les consultants dans l’Ouest ont cru que la politique gouvernementale serait la priorité, mais nous avons dit :



no, no. We want to grow this.” There is a big difference between this gateway and the Western gateway. Out there, it is all about congestion and infrastructure and here it is about building capacity and growing the market.

We have identified a few infrastructure tweaks. I think you heard yesterday from the partnership about some of the economic and industrial development initiatives around the transload initiative and some government policy tweaks, mainly related to air policy. Many of those initiatives are underway with negotiations with the EU and other potential open skies partners.

Our priority project for this year is building the transload sector. We did a study last year, had a trade mission to Savannah and Charleston, and have put a business case together to try to grow this sector. It is very important in terms of making Halifax bigger than the population and the market size would dictate. It is a strategy that is unique to Halifax. We feel this is a sector with quite a lot of potential.

I do not know if you learned more than you wanted to yesterday about transload but I can speak more specifically about that if you like. We also did an air cargo market study and business case and there is follow-up going on now. One finding is that about 60 per cent of our seafood is trucked out of this region to places like Boston and Montreal. That seafood is airlifted out of those airports instead of here. Seafood is highly perishable and the more it is moved the more susceptible it is to damage. It retains its value and the producer benefits the less it is moved. This is important. One of the unique characteristics of this market is that unlike virtually every other air cargo market in North America, it has many high-paying exports. We just do not have a very large import market. It is very different.

We have identified some research needs around the supply chain, around identifying cargoes to target. We have identified some things we want to do in terms of marketing. I think you heard a little bit about that yesterday.

The Halifax Gateway Council has so far operated under the radar screen so it is going to increase its profile. We need to do some things in terms of inter-governmental affairs. However, the communication is really quite good and at the last meeting on membership development, we established the priority of attracting more private sector members. We will be paying more attention to that in the coming months.

**John Hamblin, Member of the Board of Directors, Halifax Gateway Council, and President, Clarke IT Solutions:** Thank you for this opportunity. I am one of the private sector members of the committee. I am president of a company called Clarke IT Solutions and among other things, we provide the information

« Non, non, non. Nous voulons lui faire prendre de l'expansion ». Il y a une grande différence entre cette porte d'entrée et la porte d'entrée de l'Ouest. Là-bas, tout tourne autour de l'encombrement et de l'infrastructure et ici, il est question de renforcement de la capacité et d'expansion du marché.

Nous avons cerné quelques changements à apporter à l'infrastructure. Je crois que nos partenaires vous ont parlé hier de quelques-unes des initiatives de développement économique et industriel liées au projet de transbordement et certaines modifications aux politiques gouvernementales, principalement en ce qui concerne la politique aérienne. Un grand nombre de ces initiatives font actuellement l'objet de négociations avec les États-Unis et d'autres partenaires éventuels de transport aérien.

Pour cette année, notre projet prioritaire consiste à construire l'aire de transbordement. Nous avons mené une étude l'an dernier, sommes allés en mission commerciale à Savannah et à Charleston et avons effectué une analyse de rentabilisation pour essayer de développer le secteur. C'est très important pour faire prospérer Halifax plus que la population et la taille du marché le dicteraient. C'est une stratégie qui est propre à Halifax. À notre avis, c'est un secteur avec beaucoup de potentiel.

J'ignore si vous en avez appris plus sur le transbordement que vous ne le vouliez hier, mais je peux vous en parler plus en détail si vous le souhaitez. Nous avons également réalisé une étude du marché du fret aérien et une analyse de rentabilisation, et des mesures de suivi sont prises actuellement. Nous avons notamment conclu que 60 p. 100 de nos fruits de mer sont expédiés par camion vers des villes comme Boston et Montréal. Ces fruits de mer sont transportés par avion à partir de ces aéroports plutôt qu'ici. Les fruits de mer sont des denrées extrêmement périssables et plus ils sont manipulés, plus ils risquent de s'endommager. Moins ils sont transportés, plus ils conservent leur valeur et plus c'est profitable pour le producteur. C'est important. L'une des caractéristiques exceptionnelles de ce marché, c'est que contrairement à presque tous les autres marchés de fret aérien en Amérique du Nord, les produits d'exportation sont nombreux à être très payants. Nous n'avons tout simplement pas un marché d'importation très vaste. C'est très différent.

Nous avons cerné quelques besoins en matière de recherche liés à la chaîne d'approvisionnement, à l'établissement des frets à cibler. Nous avons déterminé certaines choses que nous voulons faire au chapitre du marketing. Je crois qu'on vous en a parlé un peu hier.

Jusqu'à présent, le Halifax Gateway Council s'est fait discret, mais il va accroître sa visibilité. Nous devons prendre certaines mesures en matière d'affaires intergouvernementales. Toutefois, la communication est vraiment excellente et, à la dernière réunion sur le recrutement de membres, nous avons établi comme priorité d'attirer plus de gens du secteur privé. Nous y accorderons plus d'attention dans les mois à venir.

**John Hamblin, membre du conseil d'administration, Halifax Gateway Council, et président, Clarke IT Solutions :** Je vous remercie de me donner l'occasion de prendre la parole. Je suis l'un des membres du secteur privé. Je suis président d'une entreprise du nom de Clarke IT Solutions qui assure les services de

technology services for Halterm; a major trucking company, Clarke Transportation; and also for Armco Capital, which is one of the largest developers in the Halifax and Nova Scotia region.

I moved to Halifax about two years ago and heard of the activities of the Halifax Gateway Council. I decided at that time to join, specifically because the companies I am involved in have an interest in container facilities, expansion of the transload facilities and trucking. As Mr. Frost mentioned, in the coming year it is the intention of the council to involve the private sector more. It has been a great opportunity for me and I feel, as a newcomer to Nova Scotia, that Halifax is strategically-placed and can provide container handling and other transportation requirements for a good portion of North America. The main reason for the Halifax Gateway Council is to ensure that we expand the capabilities here and increase the share of volume within our port and our area.

**The Chair:** In your document, *Building the Halifax Gateway: A New Vision for the Future*, you mention four issues that must be addressed to realize the gateway's vision, and one of them is government policy. You mention government policy was identified as a key area that needs to be addressed to expand business to the gateway. Can you expand on that area? What do you need from the government?

**Mr. Frost:** In most respects, issues identified in our strategic plan that relate to air policy are being taken care of in present negotiations and the Open Skies initiatives. On the marine side there are some things. I guess we are waiting for the new Canada Marine Act to pass. There are other things. To encourage short sea shipping, there may be some aspects of the Coasting Trade Act or the policy regarding the duty on imported vessels:

There may be things the government can look at. Transport Canada has done a wonderful job promoting the concept of short sea shipping, and they have held workshops across the country. There is all kinds of interest. There is interest on the part of public sector people and on the part of private sector people that want to invest but significant obstacles have been identified and they are working hard at overcoming them but that is what I am thinking about.

**The Chair:** Another issue is market development. As you mentioned, marketing in business development activities will play a critical role in the continued development of the Halifax Gateway.

**Mr. Frost:** Yes.

**The Chair:** Do you feel there is enough market development?

technologie de l'information pour Halterm, pour Clarke Transportation, une grande entreprise de camionnage, ainsi que pour Armco Capital, l'un des plus grands promoteurs à Halifax et en Nouvelle-Écosse.

J'ai déménagé à Halifax il y a environ deux ans et j'ai entendu parler des activités du Halifax Gateway Council. J'ai décidé à ce moment-là de devenir membre du conseil, surtout parce que les entreprises avec lesquelles je travaille ont des intérêts dans les installations pour conteneurs, l'agrandissement des installations de transbordement et le camionnage. Comme M. Frost l'a mentionné, le conseil a l'intention de faire participer davantage le secteur privé au cours de la prochaine année. Cette expérience a été une grande occasion pour moi et, en tant que nouveau venu en Nouvelle-Écosse, je pense que la ville de Halifax est située à un endroit stratégique et peut assurer la manutention des conteneurs et répondre à d'autres besoins en matière de transport pour une grande partie de l'Amérique du Nord. La principale raison d'être du Halifax Gateway Council, c'est de faire en sorte qu'on augmente les capacités et le volume à notre port et dans notre région.

**La présidente :** Dans votre document *Building the Halifax Gateway: A New Vision for the Future*, vous évoquez quatre problèmes auxquels il faut s'attaquer pour concrétiser la vision de la porte d'entrée, y compris la politique gouvernementale. Vous dites que la politique gouvernementale a été ciblée comme étant un secteur prioritaire sur lequel il faut se pencher pour accroître les activités à la porte d'entrée. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet? De quoi avez-vous besoin de la part du gouvernement?

**M. Frost :** À bien des égards, les problèmes définis dans notre plan stratégique relativement à la politique sur le transport aérien sont en train d'être réglés dans le cadre des négociations en cours et les initiatives Ciel ouvert. Pour ce qui est du transport maritime, il y a certaines choses. J'imagine que nous attendons que la nouvelle Loi maritime du Canada soit adoptée. Il y a d'autres choses. Pour favoriser le transport maritime à courte distance, on pourrait peut-être examiner quelques aspects de la Loi sur le cabotage ou de la politique relative aux droits de douane sur les navires importés.

Il y a sans doute certaines choses que le gouvernement peut examiner. Transports Canada a fait de l'excellent travail pour promouvoir le concept de transport maritime à courte distance et a organisé des ateliers partout au pays. Les intérêts sont variés. Il y a de l'intérêt du côté du secteur public et du côté des intervenants du secteur privé qui veulent investir, mais qui se heurtent à des obstacles de taille et travaillent fort pour les surmonter. Voilà à quoi je songe.

**La présidente :** Il y a aussi la question du développement du marché. Comme vous l'avez mentionné, le marketing dans le cadre des activités de développement des affaires jouera un rôle déterminant dans l'expansion continue du Halifax Gateway.

**M. Frost :** Oui.

**La présidente :** Croyez-vous que les mesures en matière de développement des marchés sont suffisantes?



**Mr. Frost:** No, we will come forward with initiatives to leverage the existing funding that our members provide to enhance marketing development, in partnership with both the province and the federal government, and I think both governments have expressed their openness to that kind of approach. The Halifax Gateway Council and the Port of Halifax have acknowledged they cannot do it alone and there are areas where we can leverage everyone's efforts and resources to that effect.

**Senator Oliver:** I have the impression that there is a proliferation of gateway organizations and yours is yet another organization, the Halifax Gateway Council. A Memorandum of Understanding, MOU, has been signed by the federal government and the four provinces, and they have set up a committee to develop a strategy. You say that your main objective is to develop a strategic plan. They are also developing a strategic plan so are you on the council? Have you been consulted? Are you a stakeholder? What is your involvement and how can you avoid duplication?

**Mr. Frost:** That is a good question. The Halifax Gateway Council is one of three official gateway councils across the country. There is the Greater Vancouver Gateway Council, the Southern Ontario Gateway Council and the Halifax Gateway Council. There are other gateway initiatives in the Pacific region, the Great Lakes-St. Lawrence and the Atlantic.

Our gateway council was established before any of the other regional gateway initiatives were established and it has its own membership. We have our own strategic plan and we are moving forward with that plan. All the while, we are working in concert with the other folks, though. If you read our plan and you read the Atlantic Gateway Business Case they are similar and so are the studies that have been done by the Nova Scotia government.

**Senator Oliver:** I am worried about duplication, wasting private and public money and people doing the same thing a thousand times.

**Mr. Frost:** Yes.

**Senator Oliver:** I do not see a lot of cooperation, and the waste of money begins to worry me. How large is your organization? What is your budget? How many employees do you have?

**Mr. Frost:** How large is our organization? It has a half an employee and it has those number of directors. It meets four times a year but I think it will ramp up. The budget is less than \$100,000 a year. We leverage the resources of the resource members to prepare the strategic plan, the economic impact study, the transload study and the air cargo study. I have been struck by the amount of goodwill around this initiative and the fact that people are on the same page. They are pushing ahead in the same direction. However, the difference between the gateway on this coast and the one on the West Coast is that, on the West Coast, they are dealing with one province and Alberta. Alberta is a big part of the Pacific Gateway because a lot of Alberta commodities

**M. Frost :** Non. Nous proposerons des initiatives pour accroître le financement actuel fourni par nos membres pour renforcer les activités de marketing, en partenariat avec la province et le gouvernement fédéral qui, à mon avis, ce sont tous deux montrés favorables à ce type d'approche. Le Halifax Gateway Council et le port de Halifax ont reconnu qu'ils ne peuvent pas y parvenir seuls et qu'il y a des secteurs où nous pouvons tirer parti des efforts et des ressources de tous à cet effet.

**Le sénateur Oliver :** J'ai l'impression qu'il y a une prolifération d'organisations de porte d'entrée et la vôtre, le Halifax Gateway Council, en est une autre. Le gouvernement fédéral et les quatre provinces ont signé un protocole d'entente (PE) et ont mis sur pied un comité pour élaborer une stratégie. Vous dites que votre objectif premier consiste à créer un plan stratégique. Puisque c'est aussi ce qu'ils sont en train de faire, siégez-vous au conseil? Vous a-t-on consulté? Êtes-vous un intervenant? Quel est votre rôle et comment pouvez-vous éviter un chevauchement?

**M. Frost :** C'est une bonne question. Le Halifax Gateway Council est l'un des trois conseils de porte d'entrée officiels au pays. Il y a le Greater Vancouver Gateway Council, le Southern Ontario Gateway Council et le Halifax Gateway Council. Il existe d'autres initiatives de porte d'entrée dans les régions du Pacifique, des Grands Lacs et du Saint-Laurent et de l'Atlantique.

Notre conseil de porte d'entrée a été créé avant toutes les autres initiatives de porte d'entrée régionales et a ses propres membres. Nous disposons de notre propre plan stratégique, avec lequel nous allons de l'avant. Pendant ce temps, nous travaillons néanmoins de concert avec d'autres gens. Si vous lisez notre plan et l'analyse de rentabilisation de la porte d'entrée de l'Atlantique, de même que les études réalisées par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, vous remarquerez qu'ils sont semblables.

**Le sénateur Oliver :** Le chevauchement, le gaspillage de fonds privés et publics et les gens qui font la même chose mille fois me préoccupent.

**M. Frost :** Oui.

**Le sénateur Oliver :** Je ne vois pas une grande collaboration et le gaspillage d'argent commence à m'inquiéter. Quelle est la taille de votre organisation? Quel est le budget dont vous disposez? Combien d'employés avez-vous?

**M. Frost :** Quelle est la taille de notre organisation? Elle compte un employé à mi-temps et ces administrateurs. Elle se réunit quatre fois l'an, mais je pense que la fréquence des rencontres augmentera. Le budget est inférieur à 100 000 \$ par année. Nous tirons profit des ressources des membres de soutien pour préparer le plan stratégique, l'étude sur les retombées économiques, l'étude sur le transbordement et celle sur le fret aérien. J'ai été frappé de voir jusqu'à quel point on a fait preuve de bonne volonté à l'égard de cette initiative et à quel point les gens sont sur la même longueur d'onde. Ils travaillent pour atteindre le même but. Toutefois, la différence entre la porte d'entrée de la côte Est et celle de la côte Ouest, c'est que cette

move through the Pacific Gateway. In this region we have four provinces and we have more great ports per square inch than you can count but this gateway council is focused on Halifax.

**Senator Oliver:** My final comment is that I am interested in entrepreneurialism and I am interested in things that make profits. As Senator Tkachuk pointed out to a number of witnesses, the rate of revenue growth in Halifax compared to Savannah and other great container ports has been flat, to be modest, but we have gone down.

**Mr. Frost:** Yes.

**Senator Oliver:** Where is the future and where will the business impetus come from to make this gateway viable? Where will it sugar off and suddenly become profitable and interesting? What is lacking? Will the fact that we are now looking at three container ports in Nova Scotia — Sydney, Melford and Halifax — help this dilemma?

**Mr. Frost:** In terms of what will give some lift to this gateway, if you read again some of the studies done in the last two years, ports in this region are pinning their hopes on the Asia-Suez boom and the fact that there is, I have lost count, over 300 vessels that cannot squeeze through the Panama Canal.

**Senator Oliver:** However, they are not coming here. They are going to Savannah and everywhere else.

**Mr. Frost:** They are not coming here yet. Most of them are yet to be delivered. They will be delivered between now and 2011. What typically happens with these large vessels is they are deployed on a route from Asia to Europe, then Asia to the trans-Pacific and then they tend to cascade down to where they serve the ports on the North Atlantic.

Savannah has benefited from congestion on the West Coast but also, about 20 years ago, they built a huge distribution park in anticipation of the congestion. It was good luck, good planning or a bit of both but they built a huge business park and it attracted distribution centers. They have over 20 major distribution centers in that port so they have made themselves a must-call port. However, they have benefitted from the revival of all-water Panama services, and those services tend to come as far north as New York and then back down through the Panama.

The future for the Atlantic Canada region is trans-Atlantic, Mediterranean, and especially the shift in manufacturing from China to Vietnam and Malaysia. Potentially, we are also seeing the shift to India where the ports in this region have an absolute advantage in terms of sailing time and sailing distance. The development will not happen instantaneously and it will take a lot of work by a lot of people to see this happen.

**Senator Oliver:** Anyway, I have some concerns. Thank you.

dernière traite avec une province et l'Alberta, qui constitue un élément important de la porte d'entrée du Pacifique, car une bonne partie des marchandises de l'Alberta transitent par là. Ici, nous avons quatre provinces et plus de grands ports au pouce carré qu'on ne peut en compter, mais ce conseil de porte d'entrée se concentre sur Halifax.

**Le sénateur Oliver :** Enfin, je voudrais dire que l'entrepreneuriat et les initiatives qui génèrent des profits m'intéressent. Comme le sénateur Tkachuk l'a signalé à un certain nombre de témoins, comparativement à Savannah et à d'autres grands ports à conteneurs, le taux de croissance des revenus à Halifax est resté, en toute modestie, pratiquement inchangé, mais il a diminué.

**M. Frost :** Oui.

**Le sénateur Oliver :** Quels sont les secteurs d'avenir et d'où viendra l'élan commercial pour rendre cette porte d'entrée viable? Qu'est-ce qui la rendra soudainement rentable et intéressante? Que manque-t-il? Est-ce que le fait que nous envisageons actuellement trois ports à conteneurs en Nouvelle-Écosse — Sydney, Melford et Halifax — aidera à résoudre ce dilemme?

**M. Frost :** Pour ce qui est des mesures qui revigoreront un peu cette porte d'entrée, si vous relisez quelques-unes des études qui ont été réalisées au cours des deux dernières années, les ports dans cette région placent leurs espoirs sur le boom Asie-Suez et le fait qu'il y a, j'ai perdu le compte, plus de 300 navires qui ne peuvent pas passer par le canal de Panama.

**Le sénateur Oliver :** Cependant, ils ne viennent pas ici. Ils vont à Savannah et partout ailleurs.

**M. Frost :** Ils ne viennent pas encore ici. La plupart de ces navires n'ont pas encore été livrés. Ils le seront d'ici 2011. Ce qui arrive habituellement avec ces grands navires, c'est qu'ils sont déployés sur un itinéraire allant de l'Asie à l'Europe, puis de l'Asie au transpacifique, puis ils se rendent ordinairement jusqu'aux ports de l'Atlantique Nord.

Savannah a tiré profit de la congestion sur la côte Ouest mais aussi, il y a environ 20 ans, ils ont construit un énorme parc de distribution en prévision de l'encombrement. C'était de la chance, de la bonne planification, ou un peu des deux, mais ils ont bâti un immense parc commercial, qui a attiré des centres de distribution. Ils comptent plus de 20 grands centres de distribution et ont fait de leur port un incontournable. Toutefois, ils ont bénéficié du rétablissement des services tout par eau via le canal de Panama, qui se rendent habituellement aussi loin que New York, puis redescendent par le canal de Panama.

L'avenir du Canada atlantique repose sur les régions transatlantiques, la Méditerranée, et surtout le changement dans la production, de la Chine au Vietnam et à la Malaisie. Il est possible que nous soyons en train de voir un déplacement vers l'Inde, où les ports présentent un avantage absolu sur le plan du temps et de la distance de navigation. Le développement ne se produira pas du jour au lendemain et il faudra beaucoup de gens et beaucoup de travail pour le concrétiser.

**Le sénateur Oliver :** Quoi qu'il en soit, j'ai quelques préoccupations. Merci.



**Senator Cowan:** Following up on Senator Oliver's points, I was an early proponent of the Halifax Gateway Council, and I know seed money was provided by the government to start the project. However, I have the same concern about the proliferation of organizations that promote similar but not absolutely identical aims. I think we all do. I worry that we are not as focused as we should be to achieve the objectives that we generally share. We may be spreading ourselves too thin by promoting too many competing suppliers in the broadest sense, and we will miss the boat or the boat will pass us by.

**Mr. Frost:** The boat floats by.

**Senator Cowan:** I want to pursue the relationship between the council and your partners in developing the initiatives and planning studies that are underway pursuant to the Atlantic Gateway strategy. I think they hope to produce a strategy within 24 months. Is that correct?

**Mr. Frost:** As far as I know that strategy is done, or will follow from the Atlantic Gateway Business Case.

**Senator Cowan:** Yes, I think they told us yesterday that they were developing a strategy. I am not sure when the 24 months began; perhaps last fall, or earlier.

**Mr. Frost:** I do not know.

**Senator Mercer:** It started in October, did it not?

**Senator Cowan:** It was announced in October but the group has been meeting since May 2006, I think. That governmental organization is composed of representatives of the federal and provincial government. It has been meeting with stakeholders but it is not clear to me, or I think many of us, that the necessary coordination and openness is in that process to ensure that we take advantage of the opportunities as quickly as we can. It is a rambling way of expressing a concern.

**Mr. Frost:** I share that concern but the gateway council, with its limited resources, is ploughing forward with its own agenda, especially the transload initiative. I think we are way out in front there, and we cannot be all things to all people. It behoves us to focus on what we can do with the resources we have. We are plugged into that other process. I was invited to a federal-provincial meeting three weeks ago where they laid the groundwork for this other initiative. I agree: We do not have seven years because by then, the Panama Canal will be expanded. These opportunities tend to be fleeting and they must be well-organized to take advantage of them. We are trying to participate, and we have those stakeholders at the table. Our initiative is Halifax-centric. The other ones are not; they are a more regional approach.

**Senator Cowan:** If you look at the West Coast, British Columbia is a huge-capacity province. A massive amount of money is required to build the infrastructure and all that sort of thing. Here there is some infrastructure. The Melford Group says

**Le sénateur Cowan :** Pour faire suite aux propos du sénateur Oliver, j'ai été l'un des premiers partisans du Halifax Gateway Council, et je sais que le gouvernement a fourni des capitaux de démarrage pour lancer le projet. Toutefois, je suis moi aussi préoccupé par la prolifération des organisations qui font valoir des buts semblables, mais pas tout à fait identiques. Je pense que nous le sommes tous. Je m'inquiète du fait que nous ne soyons pas aussi focalisés que nous devrions l'être pour réaliser les objectifs que nous partageons généralement. Nous nous dispersons peut-être un peu trop en encourageant trop de fournisseurs concurrents au sens large, et nous allons manquer le bateau ou il nous passera sous le nez.

**M. Frost :** Il nous flottera sous le nez.

**Le sénateur Cowan :** Je veux poursuivre la relation entre le conseil et vos partenaires pour élaborer les initiatives et planifier les études en cours, conformément à la stratégie de la porte d'entrée de l'Atlantique. Je crois qu'ils espèrent produire une stratégie dans les 24 prochains mois, n'est-ce pas?

**M. Frost :** À ma connaissance, cette stratégie est achevée ou découlera de l'analyse de rentabilisation de la porte d'entrée de l'Atlantique.

**Le sénateur Cowan :** Oui, je pense qu'ils nous ont dit hier qu'ils élaboraient une stratégie. Je ne sais pas à juste quand la période de 24 mois a commencé; peut-être l'automne dernier, ou plus tôt.

**M. Frost :** Je l'ignore.

**Le sénateur Mercer :** Elle a commencé en octobre, non?

**Le sénateur Cowan :** On l'a annoncée en octobre, mais le groupe se réunit depuis mai 2006, je crois. Cette organisation gouvernementale compte des représentants des paliers fédéral et provincial. Elle a rencontré des intervenants, mais il n'est pas clair pour moi, ni pour bon nombre d'entre nous je crois, si le processus comprend la coordination et l'ouverture nécessaires pour faire en sorte que nous profitons des possibilités le plus rapidement possible. C'est une façon un peu décousue d'exprimer une inquiétude.

**M. Frost :** Je partage cette préoccupation, mais le Gateway Council, avec ses ressources limitées, va de l'avant en suivant son propre programme, surtout l'initiative de transbordement. Je crois que nous avons une bonne longueur d'avance, et nous ne pouvons pas plaire à tout le monde à la fois. Il nous incombe de nous concentrer sur ce que nous pouvons faire avec les ressources dont nous disposons. Nous sommes liés à cet autre processus. Il y a trois semaines, j'ai été invité à une rencontre fédérale-provinciale où ils ont jeté les bases de cette autre initiative. Je conviens que nous n'avons pas sept ans, car d'ici là, le canal de Panama sera élargi. Ces occasions sont habituellement éphémères et il faut être bien organisé pour les saisir. Nous essayons de participer et avons ces intervenants autour de la table. Notre initiative est axée sur Halifax. Les autres ne le sont pas; leur approche est plus régionale.

**Le sénateur Cowan :** Si vous regardez la côte Ouest, la Colombie-Britannique est une province avec une énorme capacité. Il faut des sommes d'argent considérables pour construire les infrastructures et tout le reste. Nous en avons ici

it does not want any government money, and it has all the money it needs to do what it wants to do. Elsewhere, it seems that there are some relatively minor infrastructure requirements and yet we have not made that leap on the container side. The airport is a different but related issue.

**Mr. Frost:** Yes.

**Senator Cowan:** I agree with your comments about the difficulties in growing the cargo traffic at the airport because of the imbalance.

**Mr. Frost:** Yes.

**Senator Cowan:** It is not simple but everybody agrees there is traffic out there and we have not been able to attract it. What are we doing wrong, and what can we do quickly to attract traffic before it becomes locked in somewhere else?

**Mr. Frost:** I am not sure we have done anything wrong. The recent reductions in port traffic are due to corporate decisions made in Denmark and Hamburg, and consolidation within the industry. In some respects, the decisions are out of this area's control. We did not lose as much as we could but we have not gained either. That is all the more reason to put our best foot forward, develop a good plan and execute on that plan.

The Greater Vancouver Gateway Council was established around 1992. They worked away on an agenda for 12 or 14 years. They laid out a course of action. They identified, they told me, A, B, C and D list of projects, major priority items so that when the B.C. government became involved, they knew exactly what they wanted to do. Then, when the federal government became involved in that Pacific strategy, the council had done all their homework over the course of 10 or 12 years. We are at the beginning of this process. We are not at the beginning of being involved in the container industry, as you know. We have been involved for 40 years. The big difference now is that so many more people are engaged other than port interests. In the past, the Port Authority, perhaps the old Port Commission and the terminal upgraders worked together with CN. A lot more stakeholders are involved this time around and I think that involvement is healthy.

**Senator Mercer:** I share the concern of Senator Oliver and Senator Cowan regarding the number of gateway groups. I also appreciate the little history lesson you gave us regarding the Pacific Gateway. However, I guess I am like all Haligonians or everybody else from Nova Scotia in that we are tired of always being a bridesmaid and never being a bride. The big prize keeps sailing across the ocean in front of us, and we cannot seem to attract this traffic. One thing I will say about your presentation and your organization: With a budget of less than \$100,000, you have given us more material than other organizations whose budgets are significantly higher. I will not name those other organizations.

des infrastructures. Le groupe Melford dit qu'il ne veut pas recevoir de fonds du gouvernement et qu'il dispose de tout l'argent qu'il lui faut pour accomplir ce qu'il veut faire. Ailleurs, il semble y avoir certains besoins relativement mineurs en matière d'infrastructure et pourtant, nous n'avons pas fait le saut du côté des conteneurs. La question de l'aéroport est différente, mais connexe.

**M. Frost :** Oui.

**Le sénateur Cowan :** Je suis d'accord avec vos observations sur les difficultés d'accroître le trafic du fret à l'aéroport en raison du déséquilibre.

**M. Frost :** Oui.

**Le sénateur Cowan :** Ce n'est pas simple, mais tout le monde convient qu'il existe un trafic et que nous n'avons pas été capables de l'attirer. Que faisons-nous de mal? Que pouvons-nous faire rapidement pour attirer le trafic avant qu'il soit mobilisé ailleurs?

**M. Frost :** Je ne pense pas que nous ayons fait quelque chose de mal. Les récentes baisses du trafic portuaire sont attribuables aux décisions d'affaires prises au Danemark et à Hambourg et à la consolidation au sein de l'industrie. À certains égards, ce secteur n'a pas voix au chapitre dans les décisions. Nous n'avons pas perdu autant que nous aurions pu, mais nous n'avons pas gagné non plus. Raison de plus pour nous surpasser, élaborer un bon plan et agir en conséquence.

Le Greater Vancouver Gateway Council a été créé en 1992 environ. Ils ont travaillé à un programme pendant 12 ou 14 ans. Ils ont énoncé une marche à suivre. Ils m'ont dit avoir dressé une liste de projets A, B, C et D, des grands projets prioritaires pour que le gouvernement de la Colombie-Britannique intervienne; ils savaient exactement ce qu'ils voulaient faire. Puis, quand le gouvernement fédéral a participé à la stratégie du Pacifique, le conseil avait fait tous ses devoirs en l'espace de 10 ou 12 ans. Nous sommes au début de ce processus. Comme vous le savez, nous ne venons pas juste de commencer à intervenir dans l'industrie du transport par conteneurs. Nous œuvrons dans cette industrie depuis 40 ans. La grande différence maintenant, c'est que beaucoup plus de gens sont en cause, outre les groupes d'intérêts portuaires. Dans le passé, l'Administration portuaire, peut-être l'ancienne Commission portuaire et les usines de revalorisation des terminaux collaboraient avec le CN. Beaucoup plus d'intervenants participent cette fois-ci, ce qui est bénéfique à mon avis.

**Le sénateur Mercer :** Je partage l'inquiétude des sénateurs Oliver et Cowan au sujet du nombre de groupes de porte d'entrée. J'ai également aimé le petit cours d'histoire que vous nous avez donné sur la porte d'entrée du Pacifique. Toutefois, j'imagine que je suis comme tous les Haligonien ou tous les autres résidents de la Nouvelle-Écosse, qui en ont assez de toujours être le second violon. Le gros lot continue de traverser l'océan, sous nos yeux, et nous ne semblons pas pouvoir attirer ce trafic. Je tiens à dire une chose à propos de votre exposé et de votre organisation : Avec un budget inférieur à 100 000 \$, vous nous avez donné plus de documents que d'autres organisations dont le budget est nettement plus élevé. Je ne les nommerai pas.



**Mr. Frost:** I should have brought my 50- or 60-page presentation.

**Senator Mercer:** You can fill in the blanks. However, it seems to me that we need to bring this project together. Yes, it took 12 or 14 years for the Vancouver gateway people to become the Pacific Gateway people. Then, for a time we had a minister responsible for Asia-Pacific, a Secretary of State in a previous government, and it was abolished. The cabinet position ended again with another previous government. It seems to me that by having a Secretary of State for Asia-Pacific, somebody came to the cabinet table weekly as the champion for the Pacific Gateway. Every time there was a discussion about anything, he — it happened to be a man all the time, if I recall correctly — could say, this is important for the Pacific Gateway. He could always put everything in the context of the Asia-Pacific traffic. We do not have that position and we do not seem to have a champion either. I am not being critical politically of the three ministers from Atlantic Canada but they all have other large responsibilities. Am I correct in saying there does not seem to be that champion, that Captain Atlantic, who leads the charge for us?

**Mr. Frost:** My understanding is that Peter MacKay has —

**Senator Mercer:** He is the minister. I am not being critical of Peter MacKay.

**Mr. Frost:** Through his responsibilities for the Atlantic Canada Opportunities Agency, ACOA, he is the champion of the Atlantic Gateway.

**Senator Mercer:** I am trying not to be political in criticizing Peter MacKay but he is the Minister of Foreign Affairs, the Minister of ACOA and the regional minister for two provinces, P.E.I. and Nova Scotia. He has a heavy plate.

**Senator Oliver:** He is a talented guy.

**Senator Mercer:** I say he has a full plate. I will not go that far, Senator Oliver. I think we need a minister, or someone, not necessarily a politician, who can champion the Atlantic Gateway and can bring these things together. Is there any attempt by anybody to bring all these little pieces together?

**Mr. Frost:** My understanding is that he is engaged and interested in the Atlantic Gateway file. He took a lot of interest in the Atlantic Gateway Business Case, as well as putting together that MOU. He encouraged both those initiatives and I believe he is leading a mission to India this month.

**Senator Mercer:** He is going to India, I understand that, yes.

**Mr. Frost:** He is going with Minister Lawrence Cannon. We see that step as an incredibly positive one, and we congratulate that initiative. Assuming we can marshal more resources, bring in more members and boost our budget, I think you will see us take a higher profile and ramp things up a little.

**M. Frost :** J'aurais dû apporter mon exposé de 50 ou 60 pages.

**Le sénateur Mercer :** Vous pouvez donner des indications si on vous le demande. Il me semble que nous devons mettre ce projet en place. Oui, il a fallu 12 ou 14 ans pour que le portail Vancouver devienne la porte d'entrée du Pacifique. Puis, pendant quelques temps, nous avons eu un ministre responsable de l'Asie-Pacifique, un secrétaire d'État d'un gouvernement précédent, et ce poste a été aboli. Le poste au sein du Cabinet a aussi été supprimé par un autre gouvernement précédent. Je pense que lorsqu'il y avait un secrétaire d'État pour l'Asie-Pacifique, il y avait quelqu'un au Cabinet qui était l'avocat de la porte d'entrée du Pacifique. À chaque discussion sur n'importe quel sujet, il — il se trouve que c'était un homme à l'époque, si je me souviens bien — pouvait signaler ce qui était important pour la porte d'entrée du Pacifique. Il pouvait toujours ramener tout au contexte du trafic Asie-Pacifique. Nous n'avons pas ce poste et il semble aussi que nous n'avons pas de défenseur. Je ne veux pas faire une critique politique des trois ministres du Canada atlantique, mais ils ont tous d'autres grandes responsabilités. Ai-je raison de dire qu'apparemment il n'y a pas de défenseur, de capitaine atlantique, qui nous mène à la charge?

**M. Frost :** Je crois comprendre que Peter MacKay a...

**Le sénateur Mercer :** C'est le ministre. Je ne suis pas en train de critiquer Peter MacKay.

**M. Frost :** De par ses responsabilités à l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, l'APECA, il est le champion de la porte d'entrée de l'Atlantique.

**Le sénateur Mercer :** Je n'essaie pas de faire de la politique en critiquant Peter MacKay, mais il est le ministre des Affaires étrangères, le ministre de l'APECA et le ministre régional de deux provinces, l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse. Il a beaucoup de fonctions.

**Le sénateur Oliver :** Il est doué.

**Le sénateur Mercer :** Je dis qu'il a beaucoup de fonctions. Je n'irai pas aussi loin que vous, sénateur Oliver. Je pense que nous avons besoin d'un ministre, ou de quelqu'un, pas forcément un politicien, qui puisse défendre la porte d'entrée de l'Atlantique et mettre tout cela en place. Est-ce que quelqu'un essaie de rassembler tous ces petits éléments?

**M. Frost :** Je crois comprendre qu'il travaille et s'intéresse au dossier de la porte d'entrée de l'Atlantique. Il s'y est beaucoup intéressé et il a aussi préparé le protocole d'entente. Il a encouragé ces deux initiatives et je crois qu'il conduit une mission en Inde ce mois-ci.

**Le sénateur Mercer :** Il se rend en Inde, je crois bien, oui.

**M. Frost :** Il part avec le ministre Lawrence Cannon. Ce voyage représente pour nous un pas extrêmement important et nous le félicitons d'avoir pris cette initiative. Si nous pouvions avoir plus de ressources, gagner l'appui d'un plus grand nombre de députés et augmenter notre budget, vous verrez que nous rehausserons notre image et que nous nous agrandirons.

**Senator Mercer:** That brings me to my next question. We have heard a number of times about the large amount of money that has been put aside for gateways but not specifically designated for the Atlantic Gateway or the Halifax Gateway. Have you thought of, or have you applied for, any of that funding that was announced in the most recent budget? As we know, the budget has a specific line for money for the Pacific Gateway.

**Mr. Frost:** Yes.

**Senator Mercer:** We do not. We apply to a pool of money. Have you applied to that pool of money?

**Mr. Frost:** As we understand it so far, there is no mechanism to apply for that funding so we have been giving some thought to it and we have a paper in development but how was that expressed at that meeting? The terms and conditions, Ts and Cs, are not finalized to access those funds yet. I do not think it has passed through Treasury Board yet.

**Senator Mercer:** It is frustrating. It was a good announcement. We all wish the budget had a line item for the Atlantic Gateway but now, even though we must apply to this pool of money, there is no mechanism to apply. Obviously, we need to pursue this matter. You identified under key issues, "infrastructure development and funding." What key infrastructure items do you refer to?

**Mr. Frost:** We are looking at developing a distribution park or "distribpark" of some sort, probably in the Burnside area to bring distribution and transload facilities together in one cluster. Road improvements in that area and that sort of thing might be required.

**Senator Mercer:** Are improvements needed on the air cargo side?

**Mr. Frost:** Yes, and the air cargo as well.

**Senator Mercer:** Senator Cowan did not take a bow as past Chairman of the Halifax International Airport Authority for all the good work.

**Mr. Frost:** My understanding is they are moving forward with a project. They have identified a developer and they want to move forward and do something.

**Senator Mercer:** Fish is one of the main products you are targeting?

**Mr. Frost:** Yes, fish exports, and I think with new life in offshore oil and gas, it will help in terms of the inbound cargo for the EnCana project and maybe help move cargo to Newfoundland as well.

**Senator Mercer:** Of the products shipped by air freight, are lobsters at the top of the list?

**Mr. Frost:** Yes.

**Senator Mercer:** Mainly to France in December?

**Mr. Frost:** No, it is year-round.

**Le sénateur Mercer :** Voilà qui m'amène à ma prochaine question. Nous avons plusieurs fois entendu parler des grandes sommes d'argent mises de côté pour les portes d'entrée, mais pas particulièrement pour la porte d'entrée de l'Atlantique ou celle de Halifax. Avez-vous pensé à, où avez-vous demandé, l'un de ces financements annoncés dans le budget le plus récent? Comme nous le savons, le budget prévoit un montant précis pour la porte d'entrée du Pacifique.

**M. Frost :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Ce n'est pas notre cas. Nous demandons de l'argent. Avez-vous demandé de l'argent?

**M. Frost :** D'après ce que nous comprenons, il n'y a pas de mécanisme pour demander ces fonds, alors nous y avons pensé un peu et nous préparons un document, mais de quelle façon en a-t-on parlé à cette réunion? Les modalités et les conditions pour recevoir ces fonds ne sont pas encore établies. Je ne pense pas que ce soit encore passé par le Conseil du Trésor.

**Le sénateur Mercer :** C'est frustrant. C'était une bonne annonce. Nous espérons tous que le budget avait un élément pour la porte d'entrée de l'Atlantique, mais, maintenant, bien que nous devions demander cet argent, il n'y a pas de mécanisme pour le faire. Nous devons, bien sûr, poursuivre cette affaire. Parmi les questions essentielles, vous avez identifié « développement et financement de l'infrastructure ». À quels éléments essentiels de l'infrastructure faites-vous référence?

**M. Frost :** Nous envisageons la possibilité de développer une sorte de parc de distribution, probablement dans la région de Burnside afin de regrouper dans un seul endroit les installations de distribution et de transbordement. Il sera peut-être nécessaire d'améliorer les routes et ce genre d'infrastructure dans la région.

**Le sénateur Mercer :** Faut-il des améliorations pour le fret aérien?

**M. Frost :** Oui, pour le fret aérien aussi.

**Le sénateur Mercer :** Nous n'avons pas félicité le sénateur Cowan pour l'excellent travail qu'il a fait quand il était président de l'administration de l'Aéroport international de Halifax.

**M. Frost :** Je crois comprendre qu'ils sont en train de mettre en place un projet. Ils ont un promoteur et ils veulent commencer quelque chose.

**Le sénateur Mercer :** Est-ce que le poisson fait partie des produits que vous ciblez principalement?

**M. Frost :** Oui, les exportations de poissons, et avec le rebondissement du secteur pétrolier et gazier en mer, cela aidera les marchandises à l'arrivée pour le projet EnCana et peut-être aussi à transporter les marchandises jusqu'à Terre-Neuve.

**Le sénateur Mercer :** Est-ce que les homards sont en haut de la liste de tous les produits expédiés par avion?

**M. Frost :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Surtout vers la France en décembre?

**M. Frost :** Non, pendant toute l'année.



**Senator Mercer:** Year-round but December is the busy time because of the people of France and lobster at Christmas?

**Mr. Frost:** That is an issue of seasonality, yes.

**Senator Adams:** My question relates to air cargo. I live in the Arctic where there are no highways. We pay a lot of money to the airline for cargo. Sometimes we deal with people in restaurants in the South, especially for Arctic char and products like that, and we cannot compete with Boston and fish landing in there. I do not know how this works with Air Canada but we have two major airlines in Nunavut and the Northwest Territories, First Air and Canadian North. Some people in the community have a fish plant where they process 200 tonnes of turbot and Arctic char every year. They have an agreement with Boston restaurant owners and the restaurant owners do not want frozen fish. They want only fresh fish on ice. Do you ship the ice up to Baffin Island, then down to the Boston and Montreal? You have to pay by the kilogram for the ice and the fish but how does the system work with Air Canada? Sometimes we used a system called backhaul where the airlines come up North with a big load and come back empty. I was wondering in your organization how the system works. There should be more partnerships and joint ventures with some of the people up there. It is sometimes difficult to ship copper and some of the products from the North. If a company wanted to ship anything to the South, they had to start their negotiations with shippers somewhere between March and April. They had to start negotiating for one ship. Between May and June it was too late and they would have to wait until September. Those are the kinds of problems we have in the Arctic to ship freight.

**Mr. Frost:** I think there might be an opportunity there because I know the airport in Halifax is interested in developing links with Baffin Island. The flying distance is not that much greater than from Ottawa or Montreal, the normal places that service parts of the North. The new CEO of the Halifax International Airport Authority, I believe, was the CEO of Canadian North.

**Senator Adams:** Yes.

**Mr. Frost:** He probably knows that area and that market extremely well. I know some folks in Labrador also prepared a study, I think, this time last year looking at links with the North so there may be some follow-up we could do. I think your point is well taken if you could take advantage of backhaul opportunities. Most of what is shipped is going in, and not coming out. I think you might be onto something there.

**Senator Adams:** We have a system for fresh fruit, food and things like that.

**Mr. Frost:** Yes.

**Senator Adams:** And we have subsidies from the government.

**Le sénateur Mercer :** Pendant toute l'année, mais surtout en décembre à cause des Français qui mangent des homards à Noël?

**M. Frost :** Oui, les saisons comptent pour quelque chose.

**Le sénateur Adams :** Ma question porte sur le fret aérien. Je vis dans l'Arctique où il n'y a pas d'autoroutes. L'envoi de marchandises par avion est très cher. Nous livrons parfois à des gens qui ont des restaurants dans le Sud, surtout l'omble chevalier et des produits de ce genre, et nous ne pouvons pas affronter la concurrence dans le débarquement de poissons à Boston. Je ne sais pas comment ça se passe avec Air Canada, mais nous avons de grandes compagnies aériennes au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest, First Air et Canadian North. Des membres de la collectivité ont une usine de transformation du poisson qui traite annuellement 200 tonnes de flétans noirs et d'ombles chevaliers. Ils ont conclu une entente avec des restaurateurs de Boston, les restaurateurs ne veulent pas de poisson congelé. Ils ne veulent que du poisson frais sur glace. Faut-il expédier la glace jusqu'à l'île de Baffin, puis jusqu'à Boston et Montréal? La glace et le poisson doivent être payés au kilogramme. Quel est le système utilisé par Air Canada? Nous utilisons quelquefois le voyage de retour, les avions arrivent au Nord avec un gros chargement et retournent vides. Je me demande si votre organisation sait comment le système fonctionne. Il faudrait plus de partenariats et de coentreprises avec des gens qui vivent là-bas. Il est quelquefois difficile d'expédier du cuivre ou d'autres produits exploités au Nord. Si une société veut expédier quelque chose au Sud, il faut qu'elle commence à négocier avec les expéditeurs entre le mois de mars et le mois d'avril. Elle doit commencer à négocier une expédition. Entre le mois de mai et le mois de juin, ce serait trop tard et elle devra attendre jusqu'au mois de septembre. Voilà le genre de problème auquel se heurtent les gens qui vivent en Arctique pour expédier du fret.

**M. Frost :** Je crois qu'il y a une possibilité là-bas, car je sais que l'aéroport de Halifax est intéressé à établir une liaison avec l'île de Baffin. La distance de vol n'est pas de beaucoup supérieure à celles à partir des aéroports d'Ottawa ou de Montréal qui desservent habituellement des régions du Nord. Le nouveau PDG de l'administration de l'Aéroport international de Halifax, était, je crois, le PDG de Canadian North.

**Le sénateur Adams :** Oui.

**M. Frost :** Il connaît probablement extrêmement bien ce marché et cette région. Je sais que des gens du Labrador ont aussi fait une étude, il y a un an me semble-t-il, sur la possibilité d'établir des lignes aériennes avec le Nord, nous pourrions utiliser cette étude. Je crois que votre argument est valable si vous pouviez tirer avantage des voyages de retour. Les cargaisons vont surtout du Sud au Nord, pas dans le sens contraire. Je pense qu'il y a des possibilités pour vous là-bas.

**Le sénateur Adams :** Nous avons un système pour les fruits frais, les aliments et les produits de ce genre.

**M. Frost :** Oui.

**Le sénateur Adams :** Et nous recevons des subventions du gouvernement.

**Mr. Frost:** Yes.

**Senator Adams:** Especially in the community Co-op stores and things like that. For anything they buy, the food prices are so high. A steak up there, one piece of steak, a T-bone steak, is around \$16.

**Senator Tkachuk:** It is the same in Saskatoon.

**Senator Adams:** According to an agreement with other provinces, we pay no PST in Nunavut. If I go to a store and buy furniture, they automatically say, "You do not have to pay PST." If I buy furniture in Ontario, and have it shipped to the community in the North, they are supposed to deduct the PST for someone living in the Arctic. We still pay GST, but we do not pay PST. That issue needs to be looked at, especially in relation to the airlines. Right now I ship sometimes from Ottawa. I pay so much a kilogram for fuel to ship it to Rankin Inlet. One shipment was over 1,000 pounds, including a 750-pound machine. It cost me \$200 for shipping up there for the aircraft and fuel plus GST and PST on top of that. The freight was \$800, and with the shipping charge, NAV Canada and everything on top, it came to over \$1,100. Those are the kind of charges we are paying in the North.

**Senator Tkachuk:** I want to return to the port because we are studying containerization. I brought up the issue of the static amount of cargo, not cargo but containers, coming into the Port of Halifax. When I moved my father from his home to a seniors' apartment facility, I phoned SaskTel first and told them I was disconnecting from them and they said, "Who are you reconnecting with?" I said, "I am reconnecting with Shaw." They said, "We have this new seniors' program that is competitive with Shaw." I said, "Yes, but my father has been a customer of SaskTel for over 60 years, as long as SaskTel has been in existence. No one ever phoned my dad and told them about the new special deal they had for seniors."

It comes back to, the most expensive customer is the new customer, and often we do not look after our old customers, the customers that provide the bread and butter. I was looking at the numbers. However, when the port was before us they said they dropped to around 450,000, which is 1997 levels, from what I can tell. Nobody said, there is a problem and we are losing our customers, customers that have been delivering products and containers to the port here. Instead, we are talking about new emerging markets. Yes, that is true: There are new emerging markets but we should not be losing old ones. We have a trade official in India and a person in New Jersey but we have a lot of customers in Europe. Those customers are the ones we should service the heck out of because we want to keep the customers we have. We do not want to lose them because their replacement costs are so high. However, not one group has come before us and said this problem is serious. We must deal with it and we have a plan that is all-inclusive to deal with the customers that we are obviously not servicing well because we are losing them, they are going somewhere else and we did not know that they were going

**M. Frost:** Oui.

**Le sénateur Adams :** Tous les prix alimentaires sont très élevés particulièrement dans les magasins Co-op, et cetera. Là-bas, un bifteck, une tranche de bifteck, un bifteck d'aloyau coûte environ 16 \$.

**Le sénateur Tkachuk :** C'est pareil à Saskatoon.

**Le sénateur Adams :** Aux termes d'une entente conclue avec d'autres provinces, nous ne payons pas de TVP au Nunavut. Si je vais dans un magasin pour acheter des meubles, on me dira automatiquement : « Vous n'avez pas à payer de TVP ». Si j'achète des meubles en Ontario pour les expédier vers le Nord, les commerçants sont supposés déduire la TVP puisque j'habite dans l'Arctique. Nous payons la TPS, mais nous ne payons pas de TVP. C'est une question qu'il faudrait examiner surtout en ce qui concerne les compagnies aériennes. Il m'arrive maintenant d'expédier des marchandises à partir d'Ottawa. Je paie tant pour un kilo de carburant pour l'expédier à Rankin Inlet. Une expédition avait un poids supérieur à 1 000 livres, une machine pesait 750 livres. J'ai payé 200 \$ pour l'expédition, l'avion, le carburant, la TPS et en plus de cela la TVP. Le fret était de 800 \$ et avec les frais d'expédition, NAV CANADA et tout ce qui suit, j'ai payé plus de 1 100 \$. C'est ce que nous payons dans le Nord.

**Le sénateur Tkachuk :** Je veux revenir au port parce que notre étude porte sur la conteneurisation. J'ai soulevé la question du montant stable de la cargaison, pas de la cargaison, mais des conteneurs qui arrivent au port de Halifax. Quand j'ai aidé mon père à quitter sa maison pour aller vivre dans une résidence d'appartements pour personnes âgées, j'ai d'abord téléphoné à un employé de Sask Tel pour lui dire que je voulais couper ma ligne. Il a demandé : « Quelle compagnie va brancher votre nouvelle ligne »? Je lui ai dit que c'était Shaw. Il m'a annoncé que Sask Tel offrait un nouveau programme à l'intention des personnes âgées concurrentiel. Je lui ai dit que mon père a été abonné à Sask Tel pendant plus de 60 ans, depuis que la compagnie existe. Personne ne lui a jamais téléphoné pour lui parler de ce nouveau programme pour les personnes âgées.

Ce qui revient à dire, que le nouveau client est le plus cher. Les clients de longue date sont souvent délaissés, pourtant ce sont eux qui font vivre la compagnie. J'ai consulté des chiffres. Même si les représentants des autorités portuaires qui se sont présentés devant nous ont dit qu'ils avaient chuté autour de 450 000, c'est-à-dire aux niveaux de 1997, d'après ce que je peux voir. Personne n'a signalé de problème ni de perte de clients, des clients qui livraient des produits et des conteneurs au port. Voilà qu'au lieu de parler de cela, nous parlons de nouveaux marchés émergents. Il est vrai qu'il y a de nouveaux marchés émergents, mais nous ne devrions pas perdre nos anciens marchés. Nous avons un attaché commercial en Inde et quelqu'un au New Jersey. Mais nous avons beaucoup de clients en Europe, et nous devrions tout faire pour bien les servir, parce que nous voulons garder notre clientèle. Nous ne voulons pas les perdre, parce qu'il serait très cher de les remplacer. Cependant, pas un seul groupe qui a comparu devant nous a dit qu'il y avait un sérieux problème. Nous devons le régler, et nous avons un plan global pour s'occuper des clients qui n'ont assurément pas eu un bon service puisque nous les perdons.



until it was too late. They told us they were going after the fact. They had already made their decision. I do not get it. Has your group had a meeting about this problem to discuss, "What are we going to do? How are we going to solve this problem?" This situation cannot continue to flatline. It has been flatlining for 10 years. Not one person has said, this problem is serious, and we have a major problem on our hands; not one group in the day and a half that we have been here.

**Mr. Frost:** I guess we are focused on the future but the lines that are still here are legacy carriers. That is the best description of them. They have all been here since absolutely day one.

**Senator Tkachuk:** I would be kissing their ass.

**Mr. Frost:** We are. Atlantic Container Line, Zim and Hapag-Lloyd have all been here since the late 1960s or early 1970s. They are incredibly loyal to this port and incredibly loyal to this region. They are critical to this region as well because they provide refrigerated containers for seafood exports, blueberry exports, french fry exports and those sorts of commodities. Of the lines that have left, Maersk was here only for 20 years, since 1987. China Shipping was here only a couple of years. Maersk was immersed here. Obviously, their leaving was a big disappointment but yes, we are focused on retaining existing business and existing customers but we are moving forward with a plan. The interesting thing about the Halifax market is that it serves a myriad of markets. Vancouver it is pretty well Asia-Pacific. Asia is a big place obviously but most of their traffic is Pacific Rim. Most of the Montreal market is North Atlantic; North Europe to Montreal through to the Midwest. In the case of Halifax, only a handful of lines are not served directly from this port. The port is losing cargo in some of its traditional markets but growing cargo in some of its non-traditional markets so we must service traditional markets but especially, we must go after the new, emerging markets. I agree with you, which is why we need more than the resources that we have. We could have people on the ground all over the place but we must be focused.

**Senator Tkachuk:** You must focus still on the customers. If you have the customers, it is easier to focus on them because you already have a relationship with them so you need to pound the pavement and visit them, solve their problem, be competitive and make sure they do not go anywhere else. Maybe I am simplifying it. I do not know. I have been in business and I always used to teach that your present customer is your best customer.

**Mr. Frost:** Yes, the landscape has also changed in terms of who the customer is. It used to be we could go to XYZ Shipping Line and that was all we needed to concentrate on. Now, we need to

Ils partent ailleurs et nous ne l'apprenons que lorsqu'il est trop tard. Ils nous ont dit qu'ils recherchaient des faits. Ils avaient déjà pris leur décision. Je n'arrive pas à comprendre. Est-ce que votre groupe a tenu une réunion pour parler de ce problème, pour se demander ce qu'il allait faire, comment allait-il régler ce problème? Cette situation ne peut pas continuer, cela dure depuis 10 ans. Pas une seule personne n'a dit que le problème est sérieux; et nous avons un gros problème. Pas un seul groupe durant la journée et demie que nous avons passée ici n'en a parlé.

**M. Frost :** Je suppose que nous nous concentrons sur l'avenir, mais les compagnies qui sont encore ici sont des transporteurs que nous avons hérités. C'est la meilleure façon de les décrire. Elles sont toutes ici depuis le premier jour.

**Le sénateur Tkachuk :** Je leur baiserais les pieds.

**M. Frost :** C'est ce que nous faisons. Les compagnies Atlantic Container Line, Zim et Hapag-Lloyd sont toutes ici depuis la fin des années 1960 ou le début des années 1970. Elles sont incroyablement fidèles à ce port et à cette région. Ces compagnies sont très importantes pour la région parce qu'elles fournissent des conteneurs réfrigérés aux exportateurs de poissons, de bleuets, de frites et de ce genre de produits. Maersk, une des compagnies qui est partie, n'est restée ici que 20 ans, depuis 1987. China shipping n'est restée que deux ou trois ans. Maersk s'était complètement installée ici. Évidemment, le départ de ces compagnies est une grande déception, mais nous nous efforçons de garder les entreprises et les clients que nous avons et nous préparons un plan. Le marché de Halifax est intéressant car il dessert une myriade de secteurs. Vancouver est évidemment dans la zone Asie-Pacifique. L'Asie est bien sûr un grand continent, mais la plupart de son trafic se fait sur le littoral du Pacifique. L'Atlantique Nord, de l'Europe du Nord à Montréal en passant par le Midwest constituent la majeure partie du marché de Montréal. Pour ce qui est de Halifax, seulement une poignée de compagnies ne sont pas desservies directement par ce port. Si dans quelques-uns de ses marchés traditionnels le volume de marchandises du port diminue, il augmente dans quelques marchés non traditionnels. Nous devons donc desservir les marchés traditionnels, mais surtout chercher de nouveaux marchés émergents. Je suis d'accord avec vous, c'est la raison pour laquelle nous avons besoin de plus de ressources. Nous pourrions avoir des représentants partout sur le terrain, mais nous devons axer nos efforts.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous devez quand même porter votre attention sur les clients. Si vous en avez, il est plus facile d'axer vos efforts sur eux parce que vous avez déjà une relation avec eux, vous devez frapper à leur porte, leur rendre visite, régler leurs problèmes, être compétitifs et s'assurer qu'ils ne partiront pas ailleurs. Je simplifie peut-être. Je ne sais pas. J'ai été dans les affaires et j'ai toujours enseigné que le client actuel est le meilleur client.

**M. Frost :** Le milieu a aussi changé, on se demande qui est le client. À l'époque, on pouvait aller chez la compagnie maritime XYZ et il n'était pas nécessaire de se concentrer sur autre chose.

concentrate on the shipping line, the shipper and the consignee. It is much more complicated.

**Senator Tkachuk:** It is big money.

**Mr. Frost:** The whole Savannah thing has shown that we need to concentrate. The shipper drives a lot of the port selection process.

**Senator Oliver:** Mr. Hamblin, do you want to respond?

**Mr. Hamblin:** Yes, in the same vein, since my background is primarily transportation in the systems area but historically I have worked with Clarke Transport, which is one of the larger land shipping companies in Canada, I think keeping existing customers has always been our focus. One of the focuses, although it is not obvious in the presentation of the Halifax Gateway Council, was to examine the current customers too to see what we can do to improve service for them. The only way that a port like Halifax, which is a discretionary port for the major container lines, will grow, is if we offer more facilities such as the transload distribution centers. If customers have a choice of going to Savannah, which has several acres of industrial parks and distribution centers within two or three miles of the actual port, or going to Halifax where we have a fractionalized distribution network, then they will go to Savannah. Maersk made a huge investment in Savannah, and for them to eliminate coming through Halifax was not a major decision we could do much about. It was not something that the Port of Halifax or Halterm, who I work closely with as their main company here for the container business, could do much about. The senior management of Halterm and people from Ceres and the Port of Halifax are spending a great amount of time with the current customers in Europe, which is their main market. Our real direction is two-pronged. One is to improve the facilities here so that the historical customers and clients will continue to come, and the other is to look at the emerging markets like India.

Coming from the private sector, I have a couple of other little comments. I am used to quick decision-making. The senior management of the company I work for are quick to seize opportunities. I attended the signing of the MOU and saw the lovely presentations that said there was a fund of \$3.7 billion or whatever for infrastructure and gateways. Many people seem to be jumping on the gateway process. As you alluded to, there is a fractionalization of the way things are going because there is an Atlantic Gateway, and an initiative here and an initiative there. We cannot represent the world but the Halifax Gateway focuses on Nova Scotia. After the MOU was signed, and the lovely presentation, people from the federal government came and we sat down and discussed the future. As Mr. Frost alluded to, the way it was presented to us was that the funding application was not in place so it is there but we cannot access it yet. I think we need to move and do things, not that this is not a wonderful opportunity for us to present

Aujourd'hui, nous devons nous concentrer sur la compagnie maritime, l'expéditeur et le destinataire. C'est beaucoup plus compliqué.

**Le sénateur Tkachuk :** Il y a beaucoup d'argent en cause.

**M. Frost :** Tout ce qui s'est passé à Savannah nous a montré que nous devons axer nos efforts. L'expéditeur joue un rôle important dans le processus de sélection du port.

**Le sénateur Oliver :** Monsieur Hamblin, voulez-vous répondre?

**M. Hamblin :** Oui, dans le même ordre d'idées, mon expérience est surtout dans le transport des systèmes, mais j'ai travaillé chez Clarke Transport, l'un des plus grands transporteurs par voie de terre au Canada et je pense que nous nous attachions toujours à garder nos clients. L'une des priorités, même si ce n'était pas évident dans l'exposé du Halifax Gateway Council, était d'examiner aussi les clients actuels pour voir ce que nous pourrions faire pour améliorer le service que nous leur offrons. Le seul moyen qui permettra à un port comme celui de Halifax, qui est un port discrétionnaire pour les grandes compagnies de transport par conteneurs, de s'agrandir, est d'offrir plus d'installations, comme des centres de transbordement, par exemple. Si on demande aux clients de choisir entre Savannah, qui a plusieurs acres de parcs industriels et de centres de distribution situés à deux ou trois milles du port, et Halifax qui a un réseau fractionné de distribution, ils choisiront Savannah. Maersk a fait un énorme investissement à Savannah et nous ne pouvions rien faire contre l'importante décision de cette compagnie de ne plus passer par Halifax. Ni le port de Halifax ni Halterm, avec qui je travaille étroitement en tant que leur principale compagnie de transport de conteneurs, n'auraient pu faire grand-chose à ce sujet. La direction de Halterm et les représentants de Ceres et du port de Halifax consacrent beaucoup de temps aux clients européens actuels, qui représentent leur principal marché. Notre vraie orientation est à deux volets. L'un est l'amélioration des installations sur place afin que les clients de longue date continuent de venir et l'autre est la recherche des marchés émergents comme l'Inde.

Ayant travaillé dans le secteur privé, j'ai deux ou trois petites choses à dire. J'ai l'habitude de voir les gens prendre rapidement des décisions. La haute direction de la compagnie où je suis employé saisit vite les occasions. J'ai assisté à la signature du protocole d'entente et j'ai entendu les belles déclarations annonçant un financement de 3,7 milliards de dollars pour l'infrastructure et les portes d'entrée. Beaucoup de gens semblent participer aux programmes de portes d'entrée. Comme vous avez mentionné, les choses se déroulent de façon éparpillée, il y a une porte d'entrée de l'Atlantique, une initiative pour ceci, une autre pour cela. Nous ne pouvons pas représenter le monde, mais la porte d'entrée de Halifax est plutôt axée sur la Nouvelle-Écosse. Après la signature du protocole d'entente, et après avoir entendu la belle déclaration, des représentants du gouvernement fédéral sont venus et nous les avons rencontrés pour parler de l'avenir. Ainsi que l'a dit M. Frost, ils nous ont déclaré que le mécanisme de demande de financement n'était pas en place; c'est la raison



this information, but we are interested in both current customers and the future.

**Senator Oliver:** You said that one of the problems here is what you called the "fractionalized distribution network." What do you mean by that? Then you said, to improve Halifax's chances, we need to "improve the facilities here." What facilities need to be improved?

**Mr. Hamblin:** As Mr. Frost alluded to, the focus is changing. Maersk will not decide suddenly to bring the ships back here unless their major customers, the shippers, want to come here. The facilities I am looking at are the distribution centre, distribution park. We have an initiative underway in Burnside. Several different initiatives look at other areas of Nova Scotia to provide facilities for the major customers; the Wal-Marts, Home Depots, et cetera.

**Senator Oliver:** Can you tell me what kind of facility you are talking about? Is it a warehouse?

**Mr. Hamblin:** I am talking about large warehouses that are equipped with the proper infrastructure in terms of road access and highway accesses that allow shipment and containers to travel from the port to the warehouses, and then out to the rest of North America.

**Senator Oliver:** We do not have those warehouses now in Halifax?

**Mr. Hamblin:** We do not have them in the kind of scope we need, or that are in Savannah, or wherever else. An initiative is starting. I believe the next speaker is from Consolidated Fastfrate, which has an excellent initiative underway in that area. Right now, there are a lot of warehouses within Halifax but there is no real centralization or consolidation, and Halifax is not sold worldwide in a marketing initiative that says we have these facilities, because we do not.

**Mr. Frost:** We will be centralized.

**Mr. Hamblin:** We will be, and that is the biggest initiative that I see in the short-term future. One of the companies I am heavily associated with is probably the largest landowner in Nova Scotia in terms of property available, and we are looking at a number of different areas and initiatives in that area too.

**Senator Oliver:** Are those initiatives for warehousing?

**Mr. Hamblin:** Yes, they are in warehousing but warehousing specifically aimed at deconsolidation of shipments coming in by container and redistribution throughout the country via road or rail; not warehousing in terms of long-term storage.

**Senator Oliver:** No.

**Mr. Hamblin:** Distributions, yes.

pour laquelle nous n'avons pas encore accès à ce financement. Je pense que nous devons faire avancer les choses, non pas parce que c'est là une bonne occasion de communiquer cette information, mais parce que nous nous intéressons aux clients actuels et à ce que nous réserve l'avenir.

**Le sénateur Oliver :** Vous avez dit que le « réseau de distribution fractionnée » était l'un des problèmes rencontrés ici. Que voulez-vous dire par là? Vous avez ensuite déclaré qu'il fallait pour accroître les chances de succès de Halifax « améliorer les installations qui s'y trouvent ». Quelles installations nécessitent des améliorations?

**M. Hamblin :** M. Frost l'a dit, le point de mire se déplace. Maersk ne décidera pas soudainement de faire accoster à nouveau les navires dans notre port sauf si leurs principaux clients, les expéditeurs, veulent que leurs conteneurs passent par Halifax. Pour ce qui est des installations, je pense au centre de distribution, au parc de distribution. Une initiative est en cours à Burnside. Plusieurs autres initiatives dans d'autres régions de la Nouvelle-Écosse visent l'implantation d'installations pour les principaux clients, par exemple, Wal-Mart, Home Depot, et cetera.

**Le sénateur Oliver :** À quelles installations faites-vous allusion? À des entrepôts?

**M. Hamblin :** À de grands entrepôts dotés d'une infrastructure appropriée, c'est-à-dire de routes et d'autoroutes qui les relient au port et aussi au reste de l'Amérique du Nord pour pouvoir y transporter les cargaisons et les conteneurs.

**Le sénateur Oliver :** N'y a-t-il pas de tels entrepôts aujourd'hui à Halifax?

**M. Hamblin :** Ils n'ont pas l'infrastructure nécessaire, comme ceux de Savannah ou d'ailleurs. Une initiative a été lancée. Je crois que le prochain témoin représente Consolidated Fastfrate qui a mis en œuvre une excellente initiative à cet effet. Halifax compte aujourd'hui un grand nombre d'entrepôts, mais il n'y a ni centralisation ni regroupement, aussi la promotion de Halifax faite dans le monde ne mentionne pas ce genre d'entrepôts, puisque nous n'en avons pas.

**M. Frost :** Nous allons établir une centralisation.

**M. Hamblin :** Tout à fait, et c'est, à mon avis, la plus importante initiative à court terme. L'une des compagnies avec laquelle j'entretiens des liens très étroits est probablement, en Nouvelle-Écosse le plus grand propriétaire de terrains à bâtir. Nous étudions un certain nombre de projets dans des régions différentes, toujours dans le contexte des installations.

**Le sénateur Oliver :** S'agit-il de projet pour l'entrepotage?

**M. Hamblin :** Oui, pour l'entrepotage, mais un entreposage spécialement conçu pour le dégroupement des cargaisons livrées dans des conteneurs et pour la redistribution dans tout le pays par route ou par rail; il ne s'agit d'entrepotage à long terme.

**Le sénateur Oliver :** Non.

**M. Hamblin :** Pour la distribution, oui.

**Senator Oliver:** Do I understand you correctly that for Maersk to reconsider coming back here, they would want this kind of distribution infrastructure to be available in the Halifax area?

**Mr. Hamblin:** First, they would have to know it is available, and, second, their major customers would need to say, "This is a place we want you to go because we can distribute to the Northeast U.S., the Central U.S. and Central Canada from there easily and efficiently."

**Mr. Frost:** Can I clarify or amplify what Mr. Hamblin mentioned about distribution centers? There are a number of examples in the U.S. of massive distribution parks being built around rail hubs in Chicago, for instance, and in Dallas, and closer by, in Savannah. In Europe, they call these centres "distriparks" but the idea is to cluster these warehouses around the transportation modes: around rail, highways, airports and ports if possible. Some places can do all four but usually, it is three out of four. That is the kind of thing we want to replicate and the kind of thing we are talking about under infrastructure development and funding. If you want to come back in a few weeks, we can probably elaborate on this plan and show you a couple of concepts.

**The Chair:** Thank you for your presentation and feel free to send us more information whenever you have it before we table our report. That information will be important to us, too. Our next witness is from Consolidated Fastrate, Rob Pittman, Halifax Branch Manager.

**Rob Pittman, Halifax Branch Manager, Consolidated Fastrate:** It is a pleasure to be here today and thank you very much for the invitation.

[Translation]

Welcome to everyone from Quebec, it is my pleasure to welcome you here.

[English]

Of course, a happy Hockey Day in Canada to everyone who will be watching today.

I have a brief 10-minute presentation. It is a not a polished presentation but it is my way to invite you to the Fastrate Transload Distribution Warehouse, TDW, in Burnside without you actually going there in person. I want to invite you to, more or less, a day in the life of any transload facility. You will have to excuse me if I boiled it down to the basics, but I wanted to leave here knowing that everybody has a basic understanding of the value-added aspect of a transload facility.

Consolidated Fastrate is a national transportation company. We have been around over 40 years so we are not new to the market or the industry. For the sixth consecutive year, we have been on the *Financial Post* list of Canada's 50 Best Managed Companies. We have 17 terminals from coast to coast with

**Le sénateur Oliver :** Si je comprends bien, pour que Maersk envisage de revenir ici, il faudrait que la région de Halifax soit dotée de ce genre d'infrastructure de distribution, n'est-ce pas?

**M. Hamblin :** Il faudrait que cette compagnie sache d'abord que l'infrastructure existe, puis que ses principaux clients lui disent que c'est le genre de port qu'ils voudraient utiliser car ils pourront facilement et efficacement faire des livraisons dans les régions du Nord-Est et du Centre des États-Unis et aussi au Canada central.

**M. Frost :** Puis-je me permettre de préciser et d'approfondir les propos de M. Hamblin sur les centres de distribution? Aux États-Unis, il y a beaucoup d'exemples de construction de gigantesques parcs de distribution à proximité des plaques tournantes ferroviaires, par exemple, à Chicago, à Dallas et plus près à Savannah. En Europe, ces centres sont appelés « distriparks », l'idée étant de regrouper des entrepôts près des modes de transport assurés par les gares ferroviaires, les autoroutes, les aéroports et les ports si possible. Dans certains endroits, les parcs sont à proximité des quatre modes de transport, mais habituellement ils sont près de trois de ces modes de transport. C'est ce que nous voulons et c'est ce qui sous-tend nos discussions sur le développement et le financement de l'infrastructure. Si vous voulez revenir ici dans quelques semaines, nous pourrions développer ce plan et vous présenter quelques idées.

**Le président :** Merci pour votre exposé, n'hésitez pas à nous envoyer plus d'informations, quand vous en aurez, avant le dépôt de notre rapport. Ces renseignements sont également importants pour nous. Notre prochain témoin, Robert Pittman, représente Consolidated Fastrate; il est le gestionnaire du bureau de Halifax.

**Robert Pittman, gestionnaire du bureau de Halifax, Consolidated Fastrate :** Je suis heureux d'être ici aujourd'hui, merci beaucoup de m'avoir invité.

[Français]

Bienvenu à tous ceux d'entre vous qui viennent de Québec, il me fait plaisir de vous accueillir.

[Traduction]

Je souhaite, bien sûr, une belle journée du hockey à tous ceux qui regarderont la télévision aujourd'hui.

J'ai un bref exposé de 10 minutes. Il n'est pas parfait, mais c'est ma façon de vous inviter à l'entrepôt de distribution et de transbordement de Fastrate à Burnside sans y aller physiquement. Je vous invite à passer à peu près une journée dans une installation de transbordement. Vous m'excuserez de ne parler que de l'essentiel, mais j'aimerais que vous repartiez tous en ayant une connaissance de base sur la valeur ajoutée d'une installation de transbordement.

Consolidated Fastrate est une compagnie nationale de transport fondée il y a plus de 40 ans; nous ne sommes donc pas nouveaux dans le marché ou dans l'industrie. Pour la sixième année consécutive, nous avons été classés dans la liste du *Financial Post* énumérant les 50 compagnies canadiennes les mieux gérées.



1,600 full-time employees. Most of our terminals in Montreal, Toronto, Thunder Bay and westward are co-located with Canadian Pacific. We are co-located with CPR so that Montreal and westward are all Fastfrate intermodal operations, so a little history there.

We have companies operating under the Fastfrate umbrella. The transload division that I will speak of falls under Consolidated Fastfrate Inc. Fastfrate Logistics is a logistics company that takes care of cross-border movements. Canada Drayage Inc. is a full-load division and the company who works on and off the pier or on and off the CN ramp here in Halifax. Koch Transport is a Southwestern-based company that does a lot of cross-border less-than-truckload, LTL, transportation, and full-load transportation.

In about 2004, there were issues out West, as you all know, and the labour issues in Vancouver. Initial talks were going on about Halifax as an alternative so ideas were tossed around various agencies, the Halifax Port Authority being one, about a Halifax transload center. We purchased approximately 15 acres. Currently, we are operating in a 65,000-square-foot facility with capacity to expand. I will not go into all the geographical advantages that we all know about Halifax, and the natural attributes of our harbour. I think this information might have been relayed by previous witnesses but there was a Halifax opportunity, we invested in it and that is the building we are in now. Our previous facility in which Senator Mercer had the pleasure to visit, was approximately 11,000 square feet. We built the business case and we went straight ahead and forward, and it has been an endeavour to date.

One of the points on the slide is the export portion. At Fastfrate, we deal mainly with the incoming container traffic. That is what we call transload. Transload, in our application, is removing commodity or product from a marine unit and moving it into an intermodal container that we call a domestic unit. Hence it stays within the country.

For the exporter, transload allows that asset to be emptied, usually within a 24-hour period, so that asset is available for the exporter. Nova Scotia has a balance in exports and imports, more or less. When we try to sell transload, and convince major retailers in Canada of the value-added benefit, we must explain why they should remove product when it is already inside a unit; why remove it and put it in another one? The more times product is handled, the more risk there is of damages and what-not, so we must make that point about why to transload. I will touch on that point in the upcoming slides.

Nous avons 17 terminaux d'un bout à l'autre du pays et nous employons 1 600 personnes à temps plein. Nous partageons la plupart de nos terminaux à Montréal, Toronto, Thunder Bay et dans l'Ouest avec le Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée. Nous partageons les terminaux de Montréal et de l'Ouest avec CFCP afin d'offrir des services de transport multimodal, donc voilà pour l'historique.

Certaines de nos compagnies opèrent sous l'égide de Fastfrate. Le service du transbordement dont je vais parler relève de Consolidated Fastfrate Inc. Fastfrate Logistics est une compagnie de logistique qui fait du transport transfrontalier. Canada Drayage Inc. est une compagnie de transport de cargaison entière qui dessert les quais portuaires et les rampes du CN ici à Halifax. Koch Transport est une entreprise basée dans le Sud-Ouest qui fait beaucoup de transport transfrontalier de chargement partiel et de charge entière.

Aux environs de 2004, il y a eu, comme vous le savez tous, des problèmes dans l'Ouest et des conflits de travail à Vancouver. Durant les premiers pourparlers, Halifax a été envisagée comme une autre possibilité, l'idée d'un centre de transbordement dans cette ville a été communiquée à différents organismes, dont l'administration portuaire de Halifax. Nous avons acheté environ 15 acres. Nous avons aujourd'hui une installation couvrant 65 000 pieds carrés et que l'on peut encore agrandir. Je ne vais pas énumérer tous les atouts géographiques qu'offre, nous le savons, Halifax ni les attraits naturels de son port. Des témoins précédents vous en ont peut-être parlé, mais Halifax offre une possibilité, nous avons investi dans cette ville, je parle de l'édifice que nous occupons. Les locaux où nous étions avant, et que le sénateur Mercer a eu le plaisir de visiter, couvraient environ 11 000 pieds carrés. Nous avons élaboré un plan commercial et sommes allés de l'avant; c'est, jusqu'à ce jour, un véritable effort.

L'exportation est l'un des points illustrés sur la diapositive. Fastfrate s'occupe principalement du trafic d'arrivée des conteneurs. Ce que nous appelons le transbordement et qui est, dans notre entreprise, le déchargement de marchandises ou de produits d'un navire pour les charger dans des conteneurs multimodaux que nous appelons conteneurs de service intérieur et qui restent donc dans le pays.

Le transbordement permet de vider le conteneur habituellement en moins de 24 heures; l'exportateur peut alors utiliser le conteneur. Le solde des exportations et des importations est plus ou moins équilibré en Nouvelle-Écosse. Lorsque nous faisons la promotion du transbordement, et que nous essayons de montrer aux grands détaillants canadiens les avantages de la valeur ajoutée, nous devons expliquer la raison pour laquelle leurs marchandises doivent être déchargées alors qu'elles sont déjà dans des conteneurs; pourquoi les décharger d'un conteneur pour les mettre dans un autre? Il est vrai que plus on touche à la marchandise, plus on risque de l'endommager, alors nous sommes obligés d'expliquer la raison du transbordement. Je reviendrai sur ce point dans les prochaines diapositives.

Fastrate's Halifax TDW, is really the drayage provider to and from the port through Canada Drayage Inc., CDI. We are a transload provider throughout Canada Fastrate. Obviously, we can offer over-the-road service as well, too. It all stems from what we can do with the freight once it is removed. It could be regional distribution or distribution to the major distribution centers in Toronto and Montreal.

An interesting situation exists with one of our current customers, a large Canadian retailer that I will not mention. However, of the freight for Canadian Tire that comes through our terminal, easily 20 per cent comes back and is redistributed to the Maritimes. Again, that is another sell. We have the warehouse so in the future, maybe we can hold that product here. We can remove it from the marine container, store it in our warehouse and distribute that commodity and that product to their 19 retailers in the province directly. Obviously, there is a cost savings to the importer and it probably is a good thing for the environment to move less cargo to Central Canada so I think it would have a positive environmental impact by not adding that extra line haul move or long haul move.

This slide is what I was telling you about. I want to invite you over to our facility. Step 1 in our operation is to send this truck driver with an empty chassis to one of the container piers, be it Halterm or Ceres. In this picture, we are looking at Halterm. The containers are discharged, they are placed on the port and that driver picks up the containers. Obviously, the lift at the port picks up that box, places it on that bare chassis and the truck brings it back to our beautiful new 65,000-square-foot facility in Burnside. There is close access to the road going over the bridge.

We bring that unit in. Usually, it goes directly into a door to avoid movement within the yard. A clamp attaches to a truck, and the workers remove the product from that marine can carefully, and they reload it into a domestic unit. This slide is how a typical marine container arrives from overseas. Some of them hold less but most of them are packed tightly to maximize the capacity.

This next slide is an example of a domestic intermodal container into which that commodity is transferred. It is important to maximize and optimize the space in these units because that is our sell: We save the customer a move by optimizing this space. Four 40-foot marine containers will fit into three 53-foot domestic units, so there is more savings than only the cost efficiency of that one less line-haul move. As soon as the container is discharged from the vessel, it goes by railcar to its destination. Various shipping companies have different agreements for time allowed with the container but usually for a container shipped to Toronto, Chicago and what-not, in most cases, companies exceed their allowed free time so a detention surcharge is applied to the importer. The argument to the

L'entrepôt de distribution et de transbordement de Fastrate utilise les services de Canada Drayage Inc. pour assurer le factage entre le port et l'entrepôt. Nous fournissons des services de transbordement dans toute la compagnie Fastrate au Canada. Nous pouvons offrir aussi, bien sûr, des services de transport routier. Tout dépend de ce que nous pouvons faire avec la marchandise une fois qu'elle est déchargée, par exemple, une distribution régionale ou une livraison dans les principaux centres de distribution à Toronto et Montréal.

Nous vivons actuellement une situation intéressante avec l'un de nos clients actuels, un grand détaillant canadien que je ne nommerai pas. Du volume total de la cargaison pour Canadian Tire passant par notre terminal, au moins 20 p. 100 y retourne et est redistribué dans les Maritimes. C'est un contrat de plus. Étant donné que nous avons l'entrepôt, il est possible qu'à l'avenir, nous gardions ce pourcentage de marchandises dans notre entrepôt. Nous pouvons décharger la marchandise des conteneurs maritimes, l'entreposer dans notre entrepôt et la distribuer directement à leurs 19 magasins de détail dans la province. Dans ce cas de figure, il est évident que l'importateur économise de l'argent et que la diminution du transport routier vers le Canada central est une bonne chose pour l'environnement. Je crois donc que l'environnement gagnerait à ce que nous n'ajoutions pas ce long transport de ligne ou ce long trajet.

Cette diapositive montre ce que je vous proposais, mon invitation à visiter notre installation. La première étape est d'envoyer le chauffeur dans un camion ayant un châssis vide à l'un des quais à conteneurs, Halterm ou Ceres. La diapositive montre Halterm. Les conteneurs sont déchargés du navire, ils sont placés sur les quais du port et le chauffeur les charge sur le châssis. Enfin, c'est plutôt la grue du port qui soulève le conteneur pour le poser sur le châssis et le camion le livre à notre belle installation de 65 000 pieds carrés à Burnside. L'accès à la route qui passe sur le pont est à proximité.

Le camion entre dans l'installation, va directement devant une porte pour stationner afin de ne pas encombrer la cour. Le véhicule est immobilisé au moyen d'une cale pour camion, les travailleurs déchargent soigneusement la marchandise du conteneur maritime et la mettent dans un conteneur de service intérieur. Cette diapositive montre l'arrivée normale d'outre-mer d'un conteneur maritime. Certains conteneurs ne sont pas entièrement remplis, mais la plupart sont complètement pleins afin que leur capacité soit utilisée au maximum.

La diapositive qui suit représente un conteneur multimodal de service intérieur dans lequel la marchandise est transbordée. L'utilisation maximale de l'espace du conteneur est importante, car l'un de nos arguments de vente est d'éviter un transport de plus aux clients en utilisant au maximum l'espace du conteneur. Le contenu de quatre conteneurs maritimes de 40 pieds peut être chargé dans trois conteneurs de service intérieur de 53 pieds, donc des économies supplémentaires s'ajoutent au coût-efficacité du fait qu'il y a un parcours en moins. Aussitôt qu'il est déchargé du navire, le conteneur est expédié par train vers sa destination. Les délais de séjour des conteneurs au port varient selon les accords conclus avec les diverses compagnies maritimes, mais, dans la plupart des cas, un conteneur expédié à Toronto, Chicago et



importer for a transload is, if we free up that container, we will return it to the port, to the shipping line, in its allowable free time. There is an indirect, and probably a direct, cost saving.

That, in a nutshell, is what the transload portion of Fastfrate offers in Halifax. We are not the only company providing this service. We probably have the most volumes at this point. In terms of quantifying, we ship, on average, 150 40-foot containers per week out of our terminal. With some fancy crewing and creativeness, we could reach a capacity of up to 500 but I think we would be comfortable with 400.

The larger facility is great for the distribution work inside the warehouse but when you hear the terms infrastructure, and how Halifax needs to build infrastructure, a lot of how we make it through a busy and intense week is by having yard space to bring in those marine containers. If we do not have the yard space, then we are looking at renting other areas. Then, our reach distance in getting into our branch is longer and that makes us obviously less productive and not as cost-efficient as we would like to be.

I apologize for the simplicity, but that is the role of Fastfrate and our transload division here in Halifax.

**The Chair:** Thank you, Mr. Pittman. That presentation was interesting.

When the committee visited the Montreal port and held hearings, a representative of the trucking industry in Montreal told us it was almost impossible to earn a living while respecting the rules. Is that because of the competition in the trucking industry? Is competition that harmful for the industry? Is it because there is a need for new investment and infrastructures, or investment in new technologies? What is the main reason that people are not able to follow the rules while doing their job?

**Mr. Pittman:** Can you be more specific on which rules?

**The Chair:** You know your rules more than I do.

**Mr. Pittman:** Fastfrate follows all the rules.

**The Chair:** You know them all so I do not have to tell you.

**Senator Oliver:** They include licensing, inter-provincial and hours of work.

**The Chair:** Hours of work also are important.

ailleurs, dépasse le délai de séjour gratuit et l'importateur doit payer une redevance pour dépassement de ce délai. Notre argument de vente concernant le transbordement est que si nous accueillons le conteneur quand il est déchargé du navire, nous le retournerons au port, à la compagnie maritime, pendant son délai de séjour gratuit. Il y a là une économie de coûts indirecte, et probablement directe.

Voilà donc, en quelques mots, le service de transbordement offert par Fastfrate à Halifax. Nous ne sommes pas les seuls à offrir ce service. Nous transbordons probablement le plus grand nombre de conteneurs en ce moment. Pour vous donner des chiffres, chaque semaine, nous expédions à partir de notre terminal une moyenne de 150 conteneurs de 40 pieds. Nous pourrions en expédier 500, avec une bonne rotation d'équipes et de la créativité, je crois que nous pourrions aisément en expédier 400.

La plus grande installation est excellente pour le travail de distribution à l'intérieur de l'entrepôt, mais quand on entend parler d'infrastructure et de la nécessité pour Halifax de construire une infrastructure, je vous dirai que lorsque nous avons une semaine très chargée, nous utilisons l'espace de la cour pour y placer les conteneurs maritimes. Si l'on vient à manquer d'espace, nous en louons ailleurs. Cela signifie une augmentation de la distance à parcourir jusqu'à notre installation et qui aura, bien sûr, un effet plus grand que nous le souhaiterions sur notre productivité et notre coût-efficacité.

Je vous prie de m'excuser pour la simplicité de l'exposé, mais c'est ainsi que fonctionnent Fastfrate et notre centre de transbordement ici à Halifax.

**Le président :** Merci, monsieur Pittman. Cet exposé était très intéressant.

Quand le comité a visité le port de Montréal et a tenu des audiences, un représentant de l'industrie du transport routier de Montréal nous a dit qu'il était impossible de gagner sa vie dans ce secteur tout en respectant les règlements. Est-ce dû à la concurrence qui existe dans l'industrie du transport routier? La concurrence est-elle si nuisible pour l'industrie? Est-ce en raison du besoin de nouveaux investissements et de nouvelles infrastructures ou d'investissements dans les nouvelles technologies? Quelle est la raison principale qui pousse les gens à ne pas suivre les règlements dans l'accomplissement de leur travail?

**M. Pittman :** Pouvez-vous préciser de quels règlements il s'agit?

**Le président :** Vous connaissez vos règlements mieux que moi.

**M. Pittman :** Fastfrate respecte tous les règlements.

**Le président :** Vous les connaissez tous, donc je n'ai pas besoin de vous préciser quels règlements.

**Le sénateur Oliver :** En font partie la délivrance de permis provinciaux et les heures de travail.

**Le président :** Les heures de travail aussi sont importantes.

**Mr. Pittman:** Absolutely; at Fastfrate in Halifax, and I am talking strictly about the transload division, it is a global type of a supply chain because we are receiving product from all around the world. We are working it and forwarding it to the end customer. However, our activities in the Halifax branch are local in nature as well. During higher volume weeks, if there are delays on the bridge that do not allow us to reach these assets and bring them back to our yard, or if there are traffic jams in either of the port operators, it creates challenges. However, you must understand that we do not cut corners. We must work smart and complete the job but we must work safe as well. We meet with our people constantly, both drivers and warehousemen, to be productive but always to work safe, as well.

**The Chair:** We were also told that the security rules vary from one federal port to the next — I tell you only what we heard — which causes truckers long, complicated, redundant security checks. Are you experiencing the same problems?

**Mr. Pittman:** I will answer in the context of the transload. We are impacted by the randomness of a container check from the Canada Border Services Agency, CBSA. That is part of the business. That is part of the security initiative so yes, we will receive notice electronically that a container may be on hold for Customs inspection. Whether the inspection is on the port or whether it is a full, in our language, “de-stuff,” in which the container must go to a field office in Burnside — the CBSA personnel will fully unload and do their due inspections on that commodity — impacts how quickly we finish our week at times. However, it is the end customer that is affected, and I suppose in some terms, the shipping line too would be affected.

**The Chair:** Are the security rules the same in all ports?

**Mr. Pittman:** I do not think I can answer that question. I am not knowledgeable on the subject of other ports. I know the procedures and some of the protocols, more or less, in the Port of Halifax, if the CBSA identifies particular containers or conducts a random check. That is really the only exposure I have to security measures.

**Senator Oliver:** I like your presentation; I like your proposal. I like what you do but I have questions and concerns because you said the less you handle things, the better it is for everybody. All the handling involved in taking cargo out of four containers and putting it into three means there are problems with potential breakage, security, theft, contamination and loss. Those concerns are major. First, what has been your experience with those types of problems? Second, if you take cargo out of four containers and put it into three, you may not be able to fit it all into three, depending upon the size and shape of a particular parcel. What

**M. Pittman :** Absolument; chez Fastfrate à Halifax, et je ne parle que du service de transbordement, la chaîne d'approvisionnement est mondiale, car nous recevons des produits de partout dans le monde. Nous travaillons sur ces produits et nous les livrons à l'utilisateur final. Cependant, les activités de notre bureau de Halifax sont aussi locales. Pendant les semaines très chargées, si des retards au pont qui ne nous permettent pas de prendre les conteneurs et de les apporter dans notre cour ou s'il y a des embouteillages pour aller chez l'un ou l'autre des exploitants du port, nous aurons alors des difficultés. Vous devez, toutefois savoir que nous ne contournons pas les règlements. Nous devons travailler de manière intelligente et finir notre travail, mais nous devons aussi travailler en toute sécurité. Nous demandons constamment à nos employés d'être productifs, mais aussi de toujours travailler dans la sécurité.

**Le président :** On nous a aussi dit que les règles en matière de sécurité varient d'un port fédéral à un autre — je ne fais que rapporter ce que nous avons entendu — et les camionneurs sont soumis à des contrôles de sécurité longs, compliqués et redondants. Avez-vous les mêmes problèmes?

**M. Pittman :** Je répondrai dans le contexte du transbordement. Nous subissons les effets des contrôles aléatoires de conteneurs effectués par l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC. Cela fait partie des affaires. Ça fait partie de l'initiative de sécurité; il est vrai que l'on nous avertit par voie électronique qu'un conteneur peut être retenu pour être inspecté par les Douanes. Selon que l'inspection est faite au port ou, dans le cas d'une inspection complète, dans un bureau extérieur à Burnside où il faut apporter le conteneur — le personnel de l'ASFC videra complètement le conteneur et inspectera en bonne et due forme la marchandise — la rapidité avec laquelle nous terminons notre semaine est parfois affectée. Cependant, c'est l'utilisateur final qui est touché et je suppose que d'une certaine façon la compagnie maritime sera aussi touchée.

**La présidente :** Est-ce que les règles de sécurité sont les mêmes dans tous les ports?

**M. Pittman :** Je ne pense pas pouvoir répondre à cette question. Je ne sais pas ce qu'il en est dans les autres ports. Je connais plus ou moins les procédures et certains des protocoles en vigueur dans le port de Halifax, si l'ASFC identifie des conteneurs particuliers ou procède à une vérification aléatoire. C'est vraiment la seule exposition que j'ai aux mesures de sécurité.

**Le sénateur Oliver :** J'aime votre exposé; j'aime votre proposition. J'aime ce que vous faites, mais j'ai des questions et des préoccupations parce que vous avez dit que moins vous manutentionnez de choses, mieux c'est pour tout le monde. Toute la manutention nécessaire pour transférer le contenu de quatre conteneurs dans trois signifie qu'il y a des problèmes possibles en ce qui a trait au bris, à la sécurité, au vol, à la contamination et à la perte. Ce sont des préoccupations majeures. Premièrement, quelle a été votre expérience à cet égard? Deuxièmement, si vous prenez le contenu de quatre conteneurs et que vous le mettez dans



do you do if you have something left over? How do you handle that problem?

**Mr. Pittman:** That is a great question. I am not a computer gamer but I remember a game called Tetris where you try to fit all these shapes that come down the screen into the allowable shape that is on the bottom of the screen. I am not familiar with the game but I have seen it. That challenge is exactly the load planning that goes into a day in the life of a transload coordinator. We have visibility of this commodity coming in from overseas, and over time and history — the same product comes in and it is rare that something comes in that we have not seen before — and with experience we learn to —

**Senator Mercer:** You have the corporate banner.

**Mr. Pittman:** That is correct. For example, we must respect weight limits as well on these domestic containers so we have the visibility of the commodity coming in. We will definitely want to put the heavier, denser freight on the bottom and, if available, lighter freight on the top. A commodity example would be a treadmill. We would probably want to put coffee makers, if I can use that example, on top so we maximize the space but do not affect the integrity of the commodity underneath. As you have mentioned, sir, it can be a real challenge because, in some ways, we must play the hand we are dealt in the freight that comes off the port. It would be nice if we could always have about 40 or 50 cans sitting. Then, we load-plan and strategize, but it is not always the case.

To address your point on the more we handle, that point could apply in this situation or in a palletized environment or, I would argue, even in a courier-type of situation: the more we handle anything, the more risk there is. Handling obviously elevates the risk of something happening. We address that issue by training. We address it by feedback if there are incidents, and active on-floor supervision at our terminal. Some issues could be with the vendor in Asia, for example, inadequate packaging that caused exterior box damage or product damage. A number of different factors are involved but I believe that, at the end of the day, if damage ratio that leads to a freight claim exceeds well over 1 per cent of total revenue, then we probably have a serious problem. Anything under that number is probably acceptable. There is no such thing as perfection.

**Senator Oliver:** What is the situation with theft and contamination? They must be major concerns.

trois, il est possible que vous ne soyez pas en mesure de tout mettre dans trois, selon la taille et la forme d'un colis particulier. Que faites-vous s'il y a quelque chose de trop? Comment réglez-vous ce problème?

**M. Pittman :** C'est une excellente question. Je ne suis pas un amateur de jeux d'ordinateur, mais je me souviens d'un jeu appelé Tetris dans lequel vous devez aligner toutes ces formes qui tombent à l'écran dans une forme permise au bas de l'écran. Je ne connais pas bien le jeu, mais je l'ai déjà vu. Le défi est exactement le même que celui que doit résoudre dans sa journée de travail un coordonnateur de transbordement au niveau de la planification des chargements. Nous avons une connaissance de cette marchandise qui vient de l'étranger, et avec le temps et les antécédents — le même produit revient et il est rare que quelque chose arrive que nous n'ayons pas déjà vu auparavant — et avec l'expérience, nous apprenons à...

**Le sénateur Mercer :** Vous avez la bannière de l'entreprise.

**M. Pittman :** C'est exact. Par exemple, vous devez respecter les limites de poids également dans le cas de ces conteneurs en service intérieur, alors nous avons la connaissance des marchandises qui arrivent. Nous voulons certainement placer le fret plus lourd, plus dense au fond et, si la chose est possible, le fret plus léger par-dessus. Un exemple de marchandises serait un tapis roulant. Nous voudrions probablement placer des cafetières, si je peux utiliser cet exemple, par-dessus pour maximiser l'espace, sans toutefois porter atteinte à l'intégrité de la marchandise placée en dessous. Comme vous l'avez dit, monsieur, cela peut être un véritable défi parce que, d'une certaine façon, nous sommes obligés de jouer avec les cartes que nous avons en main parmi les marchandises qui arrivent du port. Il serait agréable de toujours avoir 40 ou 50 conteneurs qui attendent, car ainsi, nous pouvons faire une planification des charges et adopter des stratégies, mais ce n'est pas toujours le cas.

Pour ce qui est du point voulant que plus nous manipulons de choses..., cela pourrait s'appliquer dans cette situation ou dans un environnement palettisé ou, je dirais même, dans un contexte de messagerie : plus vous manipuler n'importe quoi, plus il y a de risques. Le fait de manutentionner augmente de toute évidence le risque que quelque chose arrive. Nous faisons face à ce problème au moyen de la formation. Nous y faisons face par la rétroaction si des incidents surviennent et par une supervision active sur place dans notre terminal. Certains problèmes peuvent être attribuables aux vendeurs asiatiques, par exemple, un emballage inapproprié qui fait en sorte que la boîte extérieure ou le produit est endommagé. Un certain nombre de facteurs différents sont en cause, mais je crois qu'au bout du compte, si le ratio des dommages qui mène à des réclamations dépasse largement 1 p. 100 du revenu total, alors, nous avons probablement un problème sérieux. Tout ce qui se situe en-deçà de ce chiffre est probablement acceptable. La perfection n'existe pas.

**Le sénateur Oliver :** Quelle est la situation en ce qui a trait au vol et à la contamination? Il doit s'agir de préoccupations majeures.

**Mr. Pittman:** On the question of contamination, we do not have an existing customer that has any food-type material. The commodities we handle now are general commodities. There is no risk of contamination. There are no hazardous materials at this point. It is all consumer goods. Fastfrate has been proactive in addressing the pilferage, or that sort of issue, by installing a security system at our new building. It has both exterior and interior 24-hour video watch so it is a deterrent. Again, it is never 100 per cent. However, everything is on film.

**Senator Tkachuk:** There was the idea that packaging and unpacking for local markets was not something that would be done here because most of the stuff is for export; it gets on a train and goes out of town. I do not know whether we were told that or we assumed it because the market here is small. You have obviously found some way, because we export and need that container back, to use that situation to your advantage, and that is intriguing. Do you think there is a larger market for this service? We heard earlier that it would be an advantage for the port to offer more of this warehouse and packaging and repacking service but after awhile, it will not pay. Halifax is not like New York where there are 20 million people to service right here. Halifax does not have that here so how large is that advantage, or is the market only a small niche that you have established for yourself?

**Mr. Pittman:** We need to start somewhere, and a previous witness said something in terms of, "We need to convince the major retailers, the bigger box stores and what-not for something like this to really take off." You are absolutely right. We are not highly populated in Halifax. We are demographically disadvantaged. However, if I can use the example again of the 30/20 rule with the imports from Canadian Tire, if 20 per cent of that cargo is redistributed to the region, an argument can be made that there is a need and a cost savings for something like that. However, I agree that a lot of the sell is not a local sell as much as it is to the decision makers of larger retail box stores. These stores are all over North America. They are the people that will make those decisions, and in a lot of cases when we are not talking major importers, we need to go to the source and convince these shippers in Asia and Europe. A good point was made about Europe earlier. We need to convince them that Halifax is not only the Halifax opportunity. It would be the Halifax advantage.

**Senator Tkachuk:** Do you believe you can do this? It seems to me you have relatively inexpensive land rather than say, the Toronto or New York area, and it would be cheaper, probably, to take it out of the box. So I am clear and the

**M. Pittman :** En ce qui concerne la contamination, nous n'avons pas de clients actuels qui ont des marchandises de type alimentaire. Les marchandises que nous manipulons à l'heure actuelle sont des marchandises générales. Il n'y a pas de risques de contamination. Il n'y a pas de matières dangereuses à l'heure actuelle. Il s'agit dans tous les cas de biens de consommation. Fastfrate a adopté une attitude proactive pour faire face au chapardage et à ce genre de problème en installant un système de sécurité dans son nouveau bâtiment. On exerce une surveillance vidéo 24 heures sur 24 autant à l'extérieur qu'à l'intérieur du bâtiment; alors, cela a un effet dissuasif. Encore une fois, ce n'est jamais parfait. Cependant, tout est enregistré sur vidéo.

**Le sénateur Tkachuk :** Il y avait l'idée que le transfert de la marchandise dans d'autres conteneurs destinés aux marchés locaux ne se ferait par ici parce que la plus grande partie de la marchandise est destinée à l'exportation; elle est embarquée sur le train et quitte la ville. Je ne sais pas si on nous a dit cela ou si nous avons supposé cela étant donné que le marché est petit ici. De toute évidence, vous avez trouvé une certaine façon, parce que nous exportons et que nous avons besoin de retrouver ce conteneur, d'utiliser cette situation à votre avantage, et c'est intrigant. Pensez-vous qu'il y a un marché plus grand pour ce service? Nous avons entendu plus tôt que ce serait un avantage pour le port que d'offrir plus de ces services d'entrepôt, d'emballage et de réemballage, mais qu'après un certain temps, cela ne serait plus payant. Halifax n'est pas comme New York où vous devez desservir 20 millions de personnes sur place. Halifax n'a pas cette population, alors quelle est l'importance de cet avantage ou est-ce que le marché est uniquement une petite niche que vous avez créée pour vous-même?

**M. Pittman :** Il faut commencer quelque part et le témoin précédent a dit quelque chose qui ressemble à ceci : « Nous devons convaincre les grands détaillants, les grands magasins-entrepôts et tout le reste pour qu'un projet comme celui-là prenne véritablement son envol ». Vous avez absolument raison. Nous ne sommes pas très nombreux à Halifax. Nous sommes défavorisés géographiquement. Cependant, si je peux utiliser encore une fois l'exemple de la règle 80-20 avec les importations de Canadian Tire, si 20 p. 100 de ce fret est redistribué dans la région, il faut faire valoir l'argument qu'il y a un besoin pour une telle chose et qu'il y a des économies à réaliser. Cependant, je suis d'accord pour dire qu'il faut vendre cet argument non pas au niveau local, mais au niveau des décideurs des grands magasins-entrepôts. Ces magasins se situent partout en Amérique du Nord. Ce sont eux qui prendront ces décisions et dans bon nombre de cas, lorsque nous ne parlons pas de grands importateurs, nous devons aller à la source et convaincre ces expéditeurs en Asie et en Europe. Plus tôt, on a présenté un bon argument au sujet de l'Europe. Nous devons les convaincre que Halifax n'est pas seulement l'occasion Halifax. Ce serait l'avantage Halifax.

**Le sénateur Tkachuk :** Croyez-vous pouvoir le faire? Il me semble que vous avez des terrains relativement peu coûteux par rapport à des régions comme, disons, Toronto ou New York, et il serait plus économique, probablement, de sortir la marchandise



committee is clear, you think Halifax can take advantage of this opportunity, and that there is more business to come if we put our mind to it?

**Mr. Pittman:** Absolutely; I believe we would like to act as a regional distribution center for our customers.

**Senator Tkachuk:** Can I ask why you are not at the port? We were given a tour the other day and there is an art gallery, a coffee shop and a convention center. All these things have nothing to do with the port but they are pretty. However, would it not make sense to be closer so you could all these things and move the cargo out?

**Mr. Pittman:** I was not privy to the land search at the time. I know there was a land search, even though the port owns a lot of real estate. I do not believe that it could have been a lack of space for what we wanted. It could have been zoning. It could have been costs on our end. There could have been a lot of areas but there has been an initiative to build Burnside into a distribution logistics park. I guess, looking at it from your point of view and others' points of view, it would be most efficient to have a facility like ours located near the port.

**Senator Tkachuk:** Yes.

**Mr. Pittman:** The only way we can go to Cerescorp or Halterm is over a bridge or around the Bedford Basin, for those who are familiar with the area. Either option is still not a long distance. However, when winds are extremely high and there are traffic and incidents on the bridge, it affects, and it impacts on, our productivity. I hope that answered your question.

**Senator Mercer:** I think one of the answers to that question is that both terminals are land-locked in that they are boxed in, Halterm by a park that cannot be touched and the other one by highways and residential areas that are in the way. For a facility of 65,000 square feet on 15-plus acres, you could not find 15-plus acres near either one of those terminals, right next to them, in this city. It would be hard to find. Which leads me to your facility — you have gone from 11,000 square feet to 65,000 square feet. You have increased your space by about six times. What has that increase done to your workforce? Has it increased equally?

**Mr. Pittman:** Has the business increased?

**Senator Mercer:** How many employees have you added because of your new location?

**Mr. Pittman:** Day one into our operation was not a scenario of, "If you build it, they will come." It was more a scenario where we moved into the new facility and worked through the lacunas and what-not of a new facility. The volumes have increased gradually. We are receiving more and more commitments from our major customer. In bodies I would say we have added in the vicinity of 20 and in that number, we have probably added five or six drivers as well. The physical building, the physical work area has increased by six times. That made us more efficient. I do not

des conteneurs. Alors, c'est clair pour moi et c'est clair pour le comité, vous pensez que Halifax peut profiter de cette occasion, et qu'il y aura plus d'activité d'affaires si nous nous concentrons sur cet objectif?

**M. Pittman :** Absolument; je crois que nous aimerions servir du centre de distribution régional pour nos clients.

**Le sénateur Tkachuk :** Puis-je vous demander pourquoi vous n'êtes pas situé dans le port? On nous a fait visiter le port l'autre jour et il y avait une galerie d'art, un café et un centre des congrès. Tout cela n'a rien à voir avec un port, mais c'est joli. Toutefois, ne serait-il pas sensé que vous soyez situé plus proche de sorte que vous puissiez faire toutes ces choses et faire circuler la marchandise?

**M. Pittman :** Je n'ai pas participé à la recherche du site à ce moment-là. Je sais qu'il y a eu une recherche du site, même si le port possède beaucoup de terrains. Je ne crois pas que c'était le manque d'espace pour ce que nous voulions faire. C'était peut-être le zonage. C'était peut-être les coûts de notre côté. Il aurait pu y avoir beaucoup d'endroits, mais il y a eu une initiative pour faire de Burnside un parc logistique pour la distribution. Je suppose que de votre point de vue et du point de vue d'autres personnes, il aurait été plus efficace d'avoir des installations comme les nôtres situées près du port.

**Le sénateur Tkachuk :** Oui.

**M. Pittman :** La seule façon de nous rendre aux terminaux de Cerescorp ou d'Halterm, c'est par le pont ou en longeant le bassin Bedford, pour ceux qui connaissent la région. D'une façon ou de l'autre, ce n'est pas une grande distance. Toutefois, lorsque les vents sont très forts ou qu'il y a beaucoup de circulation ou des problèmes sur le pont, cela influe sur notre productivité. J'espère que cela répond à votre question.

**Le sénateur Mercer :** Je pense qu'une des réponses à cette question, c'est que les deux terminaux sont enfermés du fait qu'ils sont bloqués, Halterm par un parc intouchable et l'autre, par une autoroute et des zones résidentielles. Pour des installations de 65 000 pieds carrés sur un terrain de 15 acres et plus, vous ne pourriez trouver 15 acres et plus juste à côté de l'un de l'autre de ces terminaux, dans cette ville. Ce serait difficile à trouver. Ce qui m'amène à parler de vos installations — vous êtes passés de 11 000 à 65 000 pieds carrés. C'est environ six fois plus. Qu'est-ce que cela a fait pour votre main-d'œuvre? A-t-elle augmenté dans les mêmes proportions?

**M. Pittman :** Est-ce que les affaires ont augmenté?

**Le sénateur Mercer :** Combien d'employés avez-vous ajoutés à cause de votre nouvel emplacement?

**M. Pittman :** Le premier jour de nos activités, le scénario n'était pas : « Si vous le construisez, ils viendront ». C'était plutôt que vous déménagez dans de nouvelles installations et que vous réglez graduellement les lacunes et tout le reste dans ces nouvelles installations. Les volumes ont augmenté graduellement. Nous recevons de plus en plus d'engagements de notre principal client. En termes d'employés, je dirais que nous en avons ajoutés une vingtaine et dans ce nombre, il y a probablement cinq ou six chauffeurs également. Le bâtiment, l'aire de travail ont été

want to talk too much of the past, but in that 11,000-square-foot facility, we did not have enough yard space. We rented two compounds in Burnside to bring in the domestic unit, the full marine containers. To bring a container in a door, it was a three-kilometre round-trip endeavour. Then, we had to put the container in a secure compound. The efficiencies we gained from day 1 in the new facility were absolutely staggering, from both the number of doors we operated and yard space.

**Senator Mercer:** I saw the old facility and it was crowded; 11,000 square feet is not a lot when you are in this business. A couple of my colleagues and the chair, in particular, asked about security because you go to both terminals. Is security different at Ceres and Halterm, or are they the same?

**Mr. Pittman:** The simple answer is yes, they are the same. They both have their gatehouse and we go through a process at the gatehouse. We provide certain information before one of our drivers or carriers can pick up boxes from either one. Whether it is Halterm or Ceres, as far as CBSA is concerned, imports and exports are going out of a port operator so they both have security measures in place and to my knowledge, security measures at both terminals work well for them.

**Senator Mercer:** We have talked at length over the last couple of days about the Melford terminal. One thing they seem to be marketing is the availability of green field space for operations such as yours. To your knowledge, is Fastfrate part of any discussions with the Melford terminal, or are they marketing this space on their own?

**Mr. Pittman:** We are not working with them currently. From what I understand of Melford, their operations are probably three or four years out. Fastfrate is a service provider and a privately-owned company. Who knows what the crystal ball holds for Melford in terms of volumes, whether cargo comes through Halifax, the world economies, the China and India questions and things like that. We all know Halifax is not operating at full capacity. Will there be enough business to go around: absolutely. I operate Fastfrate Halifax and if there is a business case and a customer need for us to be in Melford, I am sure our executive board and what-not will determine what that need will be and how we become involved. However, right now we probably have enough on our plate to try to increase our top line, and to deal with the container traffic coming into the Port of Halifax.

**Senator Adams:** You mentioned you have customers; mostly Canadian Tire?

**Mr. Pittman:** That is correct, yes.

**Senator Adams:** You have no other customers, Wal-Mart, Home Depot, Costco or Hudson Bay?

multipliés par six. Cela nous a rendus plus efficaces. Je ne veux pas trop parler du passé, mais dans les installations de 11 000 pieds carrés, nous n'avions pas suffisamment de cour. Nous avons loué deux enceintes à Burnside pour amener les conteneurs en service intérieur, les conteneurs maritimes remplis. Pour amener un conteneur à la porte, c'était un voyage aller-retour de 3 km. Ensuite, nous devons laisser le conteneur dans un enclos sécuritaire. Il est absolument incroyable de voir à quel point nous avons gagné en efficacité dès le premier jour où nous avons exploité les nouvelles installations, à la fois en termes de nombre de portes exploitées et d'espace dans la cour.

**Le sénateur Mercer :** J'ai vu les anciennes installations et elles étaient encombrées; 11 000 pieds carrés, ce n'est pas beaucoup quand vous êtes dans ce genre d'entreprise. Quelques-uns de mes collègues et la présidente, en particulier, ont posé des questions au sujet de la sécurité parce que vous vous rendez dans les deux terminaux. Est-ce que la sécurité est différente chez Ceres et chez Halterm ou est-elle la même?

**M. Pittman :** La réponse simple, c'est oui, elle est identique. Tous les deux ont leur aire de réception et nous devons suivre un processus à cet endroit. Nous fournissons certains renseignements avant qu'un de nos chauffeurs ou un autre transporteur puisse cueillir des conteneurs à l'un et l'autre endroit. Que ce soit chez Halterm ou chez Ceres, pour l'ASFC, les importations et les exportations sortent d'un port, alors les deux ont des mesures de sécurité en place et, à ma connaissance, elles satisfont à l'agence.

**Le sénateur Mercer :** Nous avons parlé en détail du terminal Melford au cours des derniers jours. Un des éléments que ces gens semblent vendre, c'est la disponibilité de terrains nouveaux pour des activités comme les vôtres. À votre connaissance, est-ce que Fastfrate participe à des discussions avec le terminal Melford ou est-ce que ces gens commercialisaient ces terrains de leur propre initiative?

**M. Pittman :** Nous ne travaillons pas avec eux à l'heure actuelle. D'après ce que je sais de Melford, leurs activités débiteront probablement dans trois ou quatre ans. Fastfrate est un fournisseur de services et une entreprise privée. Qui sait ce que la boule de cristal réserve à Melford en termes de volume, si le fret transite par Halifax, les économies mondiales, les questions liées à la Chine et à l'Inde et d'autres questions du genre. Nous savons tous que Halifax ne fonctionne pas à pleine capacité. Y aura-t-il suffisamment de travail pour tout le monde : absolument. Je m'occupe du fonctionnement de Fastfrate Halifax et s'il y a des raisons d'affaires et un besoin de nos clients pour que nous soyons présents à Melford, je suis certain que notre conseil de direction déterminera ce qu'est ce besoin et comment nous allons intervenir. Toutefois, à l'heure actuelle, nous avons probablement suffisamment de pain sur la planche à essayer d'augmenter notre chiffre d'affaires et à nous occuper du trafic de conteneurs dans le port de Halifax.

**Le sénateur Adams :** Vous avez dit que vous aviez des clients; surtout Canadian Tire.

**M. Pittman :** C'est exact, oui.

**Le sénateur Adams :** Vous n'avez pas d'autres clients, Wal-Mart, Home Depot, Costco ou la Baie d'Hudson?



**Mr. Pittman:** We have been speaking to many companies, sir but our main customer is Canadian Tire. We have also been working with an Atlantic Canadian company called Kent Building Supplies as well but not at the same volumes and levels as the Canadian Tire Corporation.

**Senator Adams:** Wal-Mart, Home Hardware and others operate on the basis of free on board, f.o.b., from Europe right to the warehouse; is that how the system works? For Canadian Tire, you put the freight in another container, then onto trucks and the container goes back to the ship?

**Mr. Pittman:** That is right, yes.

**Senator Adams:** How much difference is there between security for containers you have unloaded and other containers that have not been touched? Is it more difficult to go across the border or things like that? How does the security system work for containers in the East? In the States and the West we are more concerned with freight coming from Asia; a few years ago humans in the containers, and all that. It may be cheaper to unload freight and put it in other containers but how much difference is there between the East and the West for security?

**Mr. Pittman:** If I understand your question, as the service provider, let us say, we open the seal to a marine container once it has touched ground at our terminal, and we follow standard operating procedures, SOPs. If we find anything, for example, a security problem, we would definitely report it. We report it directly to the authorities but we have not come across any examples that you brought up. I believe there was a strange-looking insect in one of the boxes last year. We went through the proper channels and protocol, and we took care of things.

**Senator Mercer:** Nobody was having lunch.

**Mr. Pittman:** We did not disturb any lunches or anything. There is nothing to date of that magnitude, fortunately.

**Senator Adams:** We were at the port yesterday in Halifax and they have a place in the yard that they say they have 200 cameras, and they take serial numbers for the containers. Do you have a connection? Do you work with the port, and how does this work? Do you have your own address right to your warehouse for Canadian Tire? Is it f.o.b.?

**Mr. Pittman:** The asset itself, the marine container, I reiterate, is not a Fastfrate-owned asset. It is a shipping line asset so the onus for a lot of the tracking and what-not of these marine units is on the shipping line and, to some extent, the port. The onus is on them to have their systems talking to one another. On our end, for our implication in the security and our responsibilities, it is everyone's responsibility to ensure that safe trade takes place. At the local level, first, Fastfrate will report anything that we feel we should be reported. Second, we made the investment in our local security system, which captures a photograph of the driver and

**M. Pittman:** Nous avons discuté avec de nombreuses entreprises, monsieur, mais notre principal client est Canadian Tire. Nous travaillons également avec une entreprise canadienne de l'Atlantique, Kent Building Supplies, mais nous ne parlons pas des mêmes volumes ni des mêmes degrés qu'avec Canadian Tire Corporation.

**Le sénateur Adams:** Wal-Mart, Home Hardware et d'autres fonctionnent selon le franco bord depuis l'Europe jusqu'à l'entrepôt; est-ce que c'est de cette façon que le système fonctionne? Dans le cas de Canadian Tire, vous placez le fret dans un autre conteneur, ensuite sur des camions et le conteneur retourne au navire?

**M. Pittman:** C'est exact, oui.

**Le sénateur Adams:** Quelle différence y a-t-il, du point de vue de la sécurité, entre les conteneurs que vous avez vidés et les autres conteneurs qui n'ont pas été touchés? Est-il plus difficile de traverser la frontière ou des choses du genre? Comment fonctionne le système de sécurité pour les conteneurs dans l'Est. Aux États-Unis et dans l'Ouest, nous sommes plus inquiets du fret qui arrive d'Asie, par exemple, la présence de personnes dans les conteneurs il y a quelques années, et tout cela. Il peut être un plus économique de décharger le fret et de le placer dans d'autres conteneurs, mais quelle est la différence entre l'Est et l'Ouest du point de vue de la sécurité?

**M. Pittman:** Si je comprends bien votre question, en tant que fournisseur de services, disons, nous ouvrons le sceau d'un conteneur maritime une fois qu'il a touché le sol dans notre terminal et nous suivons des procédures normales d'exploitation. Si nous trouvons quelque chose, par exemple, un problème de sécurité, nous le signalons. Nous le signalons directement aux autorités, mais nous n'avons jamais rencontré un cas comme celui que vous avez soulevé. Je pense qu'il y avait un insecte étrange dans un des conteneurs l'an dernier. Nous avons suivi les protocoles et les voies appropriées et nous avons réglé la question.

**Le sénateur Mercer:** Personne n'était en train de manger.

**M. Pittman:** Nous n'avons pas troublé de repas ou quoi que ce soit. Il n'y a rien eu à ce jour de cette ampleur, heureusement.

**Le sénateur Adams:** Hier, nous étions dans le port de Halifax et il y a un endroit dans la cour où on a dit qu'il y avait 200 caméras; elles captent les numéros de série des conteneurs. Avez-vous un lien avec cela? Travaillez-vous avec les autorités du port et comment cela fonctionne-t-il? Avez-vous votre propre adresse jusqu'à votre entrepôt pour Canadian Tire? Est-ce franco à bord?

**M. Pittman:** L'actif lui-même, le conteneur maritime, je le répète, n'est pas la propriété de Fastfrate. Il appartient à la ligne maritime, alors la responsabilité pour ce qui est de suivre ces conteneurs maritimes et tout le reste revient à la ligne maritime et, dans une certaine mesure, au port. Il leur appartient de faire en sorte que leurs systèmes communiquent entre eux. Quant à nous, en ce qui concerne notre participation à la sécurité et aux responsabilités, tout le monde a la responsabilité de s'assurer qu'un commerce sûr se pratique. Au niveau local, premièrement, Fastfrate signalera tout ce qui, à son avis, doit être signalé.

the license plate of vehicles coming in and out of the yard so we have tightened up in that area. That is not to say that it is ever 100 per cent because there are always various cracks in policies and protocols. However, that is how we become involved in security, as a service provider. As only a service provider in the supply chain, I feel we do our part.

**Senator Adams:** What is the difference in suppliers, such as automotive parts and other suppliers? We know sometimes you can have an agreement with Canadian Tire, for example, so that even if you have a delay there are no penalties. The committee completed a study three or four years ago about how long the driver can drive. People do not want to have a penalty if they arrive late with their materials. Do you have some kind of agreement with Canadian Tire to the effect that you do not have to deliver it in a certain time or, if it is delayed by one day, there are no penalties?

**Mr. Pittman:** There are delays. When we are talking about marine traffic crossing the North Atlantic, we experience delays in freight coming in. In terms of security and following regulations, and if I understand correctly, hours of service for drivers coming in, we make sure our drivers understand through their log book notations that they do not exceed the maximum allowable hours of work. Even if something is late, it may be late but we make sure we follow the rules and the drivers arrive at their end destination safe and in shape, and they return home at the end of the day. We do not want to push. At the end of the day, the most important asset we have is the human one.

**The Chair:** Feel free to send us more information, if you have any, to distribute to the senators. Thank you for your presence here this morning.

**Mr. Pittman:** Thank you very much. It was a pleasure to be here.

**The Chair:** Senators, our next witness is James Wooder, Chief Executive Officer of Laurentian Energy.

**James Wooder, Chief Executive Officer, Laurentian Energy, Sydport Container Terminal Project:** Thanks for fitting me in on short notice yesterday. My predecessor at the podium here said that his presentation was not that polished and I will confess to the same, largely driven by the fact that I did not know I was coming here until eleven o'clock yesterday.

It is nice to see my former colleagues in law practice, Senator Cowan and Senator Oliver here. I arrived in Sydney in the Fall of 2005 after 12 or 13 years in the oil and gas industry here to take on the role of Chief Executive Officer of Laurentian Energy

Deuxièmement, nous avons fait des investissements dans notre système de sécurité local, qui prend une photographie du chauffeur et de la plaque d'immatriculation des véhicules qui entrent dans la cour ou qui en sortent, alors, nous avons resserré nos mesures dans ce domaine. Cela ne veut pas dire que c'est parfait, parce qu'il y a toujours des failles dans les politiques et les protocoles. Toutefois, c'est de cette façon que nous participons à la sécurité, en tant que fournisseur de services. En tant que simple fournisseur de services dans la chaîne d'approvisionnement, nous estimons que nous faisons notre part.

**Le sénateur Adams :** Quelle est la différence entre les fournisseurs, par exemple entre les fournisseurs de pièces d'automobile et d'autres fournisseurs? Nous savons que parfois vous pouvez avoir une entente avec Canadian Tire, par exemple, de sorte que même si vous avez un retard, il n'y a pas de pénalité. Le comité a effectué une étude il y a trois ou quatre ans sur le temps qu'un chauffeur peut conduire son camion. Les gens ne veulent pas avoir une pénalité si les marchandises arrivent en retard. Avez-vous une entente quelconque avec Canadian Tire précisant que vous n'avez pas à livrer la marchandise à un moment donné ou, s'il y a un retard d'une journée, qu'il n'y a pas de pénalité?

**M. Pittman :** Il y a des retards. Lorsque nous parlons de trafic maritime qui traverse l'Atlantique Nord, il y a du fret qui arrive en retard. En termes de sécurité et de respect des règlements, si je comprends bien, les heures de service des chauffeurs, nous nous assurons que nos chauffeurs comprennent, par le biais des notes qu'ils inscrivent dans leur carnet de route, qu'ils ne doivent pas dépasser le nombre d'heures de travail maximum permis. Même si quelque chose est en retard, il peut y avoir retard, mais nous nous assurons de suivre les règles et de veiller à ce que nos chauffeurs arrivent à destination en toute sécurité et en bonne forme, et qu'ils retournent à la maison à la fin de la journée. Nous ne voulons pas les pousser. Au bout du compte, notre actif le plus important, c'est notre actif humain.

**La présidente :** Soyez bien à l'aise de nous faire parvenir plus de renseignements, si vous en avez, pour que nous puissions les distribuer aux sénateurs. Merci beaucoup de votre présence ici ce matin.

**M. Pittman :** Merci beaucoup. Ce fut un plaisir.

**La présidente :** Chers collègues, notre prochain témoin est M. James Wooder, président-directeur général, Laurentian Energy, Projet de terminal à conteneurs de Sydport.

**James Wooder, président-directeur général, Laurentian Energy, Projet de terminal à conteneurs de Sydport :** Merci de m'avoir trouvé une place après un court préavis hier. Comme mon prédécesseur, je dois confesser que je n'ai pas eu le temps de polir mon exposé, surtout à cause du fait que je ne savais pas avant 11 heures hier matin que je prendrais la parole ici.

Il est agréable de revoir mes anciens collègues de la pratique du droit, les sénateurs Cowan et Oliver. Je suis arrivé à Sydney à l'automne 2005 après 12 ou 13 ans au service de l'industrie pétrolière et gazière pour occuper le poste de président et chef de



Corporation. Laurentian Energy owns the former Point Edward naval base, now Sydport Marine Industrial Park. I will come to a slide shortly that will show you what Sydport includes.

The next slide is a photograph taken in 1940 with convoys forming in the basin but the area is where the Sydport park is today. When I arrived, I was immediately fascinated by the prospect for the green field site, which is immediately adjacent to the old naval base. Nothing was ever done with the site so the 450-acre site is the proposed location of our container terminal. I start with this slide when I talk to people because it demonstrates the proud and significant Maritime history of Sydney. Some of you who are not from Atlantic Canada may not be aware of it but Sydney was a port of call for the international fishing fleet for many years. When coal came into fashion, Sydney was an international bunkering port. It was the heart of the first half of the 20th century industrial activity in Atlantic Canada driven by coal and steel. The Point Edward base was built here in 1960. About 1,800 vessels formed in convoy here during the Second World War to support the war effort. It is a strategic location and its world-class assets have put it back on the stage as a potential gateway for container traffic. The master port plan for Sydney that was presented two weeks ago and commissioned six months ago confirmed that in 2006, 2,500 jobs were contingent on port activity, which makes it about the fourth largest port in Atlantic Canada by volume. It is a significant port, as we speak.

In my slide presentation, I will introduce you to Laurentian Energy. Then, I will talk about the container terminal, and why it is located in Sydney. The Sydney Marine Group is a group of operators that came together in Sydney to help market the port. One of the distinguishing features of Sydney is that there is no port authority so we have a de facto port authority now by consensus, and I have been elected as the chairperson of that group. I will talk about the group's immediate action plan as well. Dredging is a critical component to the business plan for Sydney so I will say more about that component shortly.

Laurentian Energy was formed in 1999 to acquire Sydport park. The shareholders include 10 local business leaders who employ over 1,000 people. Significantly, five Cape Breton-based organizations are major shareholders including Membertou First Nation, a 10-per-cent shareholder, the first indigenous government in North America to be ISO certified, representing 1,050 band members and, of course, leaders in progressive business development. New Dawn Enterprises is the oldest community development company in Canada, and serves about 600 people locally with their various activities. BCA Investment Cooperative has 350 individual Cape Breton shareholders who have invested 17 per cent in Laurentian Energy and it is an

la direction de Laurentian Energy Corporation. Laurentian Energy est propriétaire de l'ancienne base navale de Point Edward, devenue le parc industriel maritime Sydport. Je vais vous montrer une diapositive très bientôt qui montre ce que Sydport comprend.

La diapositive suivante est une photographie prise en 1940 sur laquelle on voit des convois qui se forment dans le bassin, mais c'est dans cette région que se trouve le parc Sydport aujourd'hui. Lorsque je suis arrivé, j'ai immédiatement été fasciné par la perspective de ce site nouveau, qui est adjacent à l'ancienne base navale. Ce site de 450 acres n'a jamais été utilisé, alors c'est à cet endroit que nous nous proposons de bâtir notre terminal à conteneurs. Je commence avec cette diapositive où je parle à des gens, parce qu'elle illustre la fierté et la grandeur qui caractérisent l'histoire maritime de Sydney. Ceux parmi vous qui ne viennent pas du Canada atlantique ne savent peut-être pas que Sydney a été un port d'escale pour les flottes de pêche internationales pendant de nombreuses années. Lorsque le charbon était à la mode, Sydney était un port de soutage international. Pendant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, il a été le cœur de l'activité industrielle du Canada atlantique grâce au charbon et à l'acier. La base de Point Edward a été construite ici à 1960. Environ 1 800 navires se réunissaient ici pour former des convois durant la Seconde Guerre mondiale pour appuyer l'effort de guerre. Il s'agit d'un endroit stratégique et ses actifs de classe mondiale l'ont remis à l'avant-scène en tant que porte d'entrée potentielle pour le trafic de conteneurs. Le plan directeur du port de Sydney qui a été rendu public il y a deux semaines et qui a été commandé il y a six mois a confirmé qu'en 2006, 2 500 emplois dépendaient de l'activité du port, ce qui en fait le quatrième port en importance au Canada atlantique en volume. C'est un port important, au moment où nous parlons.

Dans mon diaporama, je vais vous présenter Laurentian Energy. Ensuite, je vous parlerai du terminal à conteneurs et pourquoi il est situé à Sydney. Le Sydney Marine Group est un groupe d'exploitants qui se sont mis en ensemble pour faire la promotion du port. Une des caractéristiques distinctives de Sydney, c'est qu'il n'y a pas d'administration portuaire, alors nous avons de fait une administration portuaire par consensus, et j'ai été élu président de ce groupe. Je parlerai également du plan d'action immédiat du groupe. Le dragage est un élément déterminant du plan de mise en œuvre pour Sydney, alors j'en dirai davantage sur cette question dans peu de temps.

Laurentian Energy a été créée en 1999 pour faire l'acquisition du parc Sydport. Les actionnaires comprennent dix chefs d'entreprises locaux qui emploient plus de 1 000 personnes. De façon révélatrice, cinq organismes du Cap-Breton sont des actionnaires importants, y compris la première nation Membertou, qui possède 10 p. 100 des actions, qui est le premier gouvernement autochtone en Amérique du Nord à avoir obtenu la certification ISO, qui représente 1 050 membres et, évidemment, qui est un chef de file un développement progressif d'entreprise. New Dawn Enterprises est la plus vieille entreprise de développement communautaire au Canada et dessert environ 600 personnes, localement, par ses

RSP-equivalent-type vehicle. Grow Cape Breton Holdings is a similar vehicle. The Sydney Port Authority has answered our most recent cash call with a significant investment.

The impression I want to leave you with is that this company is a broadly-held Cape Breton-based company with deep community roots. The company is interested in what we can do to continue to modernize the local economy. The mission of Laurentian is that we are a development company with a community economic development focus.

This picture shows Sydport park now. I have given a before-and-after picture. A lot of this infrastructure is dated from after the Second World War. You will see the Coast Guard College in the foreground. When Sydport was a naval base, 22 vessels were stationed here. This building is a current fabrication facility. In this building, as a matter of historical note, there was a marine slipway where Corvettes were serviced, but you get the picture. There are 500 people working here in about 30 odd different businesses. This view faces north, showing the mouth of the harbour.

The next slide is an aerial view looking back in this direction at the green field site so you can see the approximate footprint of this parcel. There are 320 acres here. You will see on this side of the harbour the international coal pier where Nova Scotia Power imports its coal. This site is the infamous Muggah Creek leading to the Sydney Tar Ponds. We have the Sydney Ports Corporation cruise pavilion here and so on and as you go up into the harbour. The town of Sydney is on the left. This park is on the west side of the south arm, which means it is not in the main part of town. Any rail traffic leaving here for points west does not go through any level crossings in town, making it a useful place to contemplate locating a container terminal.

One thing I forgot to identify in my previous slide was the rail connectivity. Existing on-dock rail comes into the park and terminates right now in front of this fabrication facility. So the rail link that we need to build for on-dock rail at a new terminal simply needs to bridge this little inlet here, about 50 meters of rail. This line comes out of the park and I will show you how it connects into the main system with this slide.

This area is the proposed green field site. These areas are the four berths here, the rail line through the existing park that comes through here and intersects this 1,200 acre parcel of land that Laurentian holds under option. To give you a sense of the size of that parcel, my predecessor at the podium said his Fastfrate operation had 15 acres, so we could put 75 of those parcels inside this parcel. The land is completely flat land and the rail already

diverses activités. BCA Investment Cooperative, qui compte 350 actionnaires individuels du Cap-Breton, possède une participation de 17 p. 100 dans Laurentian Energy et il s'agit d'un véhicule équivalent aux REER. Grow Cape Breton Holdings est un véhicule semblable. L'administration portuaire de Sydney a répondu à notre plus récent appel de liquidités par un investissement important.

L'impression que je veux vous laisser, c'est qu'il s'agit d'une entreprise qui a des assises étendues au Cap-Breton et qui a des racines profondes dans la communauté. L'entreprise s'intéresse à ce que l'on peut faire pour continuer de moderniser l'économie locale. La mission de Laurentian, c'est que nous sommes une entreprise de développement avec un accent sur le développement économique communautaire.

Cette diapositive montre le parc Sydport actuel. Voici des photographies de type avant et après. Une bonne partie de cette infrastructure date d'après la Seconde Guerre mondiale. Vous pouvez voir le Collège de la Garde côtière à l'avant-plan. Du temps où Sydport était une base navale, 22 navires y étaient stationnés. Ce bâtiment est actuellement une usine de fabrication. À titre de note historique, il y avait dans ce bâtiment une cale de construction où l'on faisait l'entretien des corvettes, mais vous voyez ce que je veux dire. Cinq cent personnes travaillent ici dans une trentaine d'entreprises différentes. Cette vue fait face au nord et montre l'embouchure du port.

La diapositive suivante est une vue aérienne qui montre le site nouveau de manière que vous puissiez voir l'empreinte approximative de cette parcelle de terrain. On voit 320 acres ici. Vous voyez, de ce côté du port, la jetée internationale de chargement du charbon où Nova Scotia Power reçoit son charbon importé. Cet endroit est le tristement célèbre ruisseau Muggah qui mène aux étangs bitumineux de Sydney. Nous avons ici le Sydney Ports Corporation Cruise Pavilion, et ainsi de suite, lorsque vous remontez dans le port. La ville de Sydney est sur la gauche. Ce parc est situé du côté ouest du bras sud, ce qui veut dire qu'il n'est pas dans la partie principale de la ville. Les trains qui parlent d'ici vers l'ouest n'ont pas à franchir de passages à niveau dans la ville, ce qui en fait un bon endroit à envisager pour y aménager un terminal à conteneurs.

Une chose que j'ai oubliée de montrer dans la diapositive précédente, c'était la connectivité des chemins de fer. Des voies ferrées existantes sur le quai viennent jusque dans le parc et s'arrêtent maintenant devant cette usine de fabrication. Alors, le lien ferroviaire que nous devons construire pour la voie ferrée sur le quai pour desservir le nouveau terminal doit simplement franchir ce petit bras ici, soit environ 50 mètres de rails. Cette ligne sort du parc et je vais vous montrer comment elle est reliée au réseau principal sur cette diapositive.

Cet endroit est le site nouveau proposé. Ces endroits correspondent aux quatre postes d'accostage ici, la ligne de chemin de fer traverse le parc existant ici et divise cette parcelle de terrain de 1 200 acres sur laquelle Laurentian détient des options. Pour vous donner une idée de la taille de la cette parcelle de terrain, mon prédécesseur a dit que ses installations de Fastfrate occupent 15 acres, alors nous pourrions placer 75 fois cette



exists so the rail spur that we maintain comes to here. It connects with the main Sydney-to-North-Sydney line and points west. This line represents the existing Sydport highway, which services the current industrial park so the park has good rail and road connectivity. The schematic simply shows that one of the interesting options about this location is that we could locate our rail yard here. As you have probably heard from some of the Melford people, the current fashion of 10,000-foot unit trains requires a significant amount of space to build up trains so this space is a veritable dream in terms of a sandbox to play with any type of on-dock or off-dock rail configuration, or whatever we want to do.

Carrying on then with rail connectivity, you have probably seen a slide something like this one before but the rail line goes from Sydney through Iona, through the Strait of Canso to Truro where the interchange is with CN.

Why Sydney: The takeaway line from the consultants we engaged to undertake a container feasibility study is, this site is the lowest cost, quickest to market green field site in North America. The study was prepared for us in 2006, and took seven months.

TEC has an international port practice. They are based in Annapolis, Maryland. They currently are building terminals in Sao Tome off West Africa and in Indonesia and South America so they are experienced. They also work with the U.S. Navy remediating naval sites, which is important for us because part of the critical feature of our play here is that we need to dredge the channel to access Sydney Harbour.

The harbour itself is the closest mainland port. Many other areas make this claim but Sydney is the closest mainland port to North America. If we set our GPS in the Suez Canal for mainland North America, we would land in Sydney. It is six miles from the sea buoys so there is no major travel from the ocean route. It is an absolutely superbly-sheltered naturally deep harbour and this fact is one of the misnomers about Sydney. People think that it does not have deep water. It does. It needs a one-time dredge of the channel to give access to the harbour and we will talk more about that shortly. There are absolutely no operating constraints to this harbour in terms of air draft and turning radius. The government built a naval base there for a reason, and I guess some of the analogies to other places like Prince Rupert probably apply.

We know we are not dealing with dredging into bedrock because of a Public Works Canada geotechnical program that was completed in 1988, which we have had the benefit of, so we know

superficie dans cette parcelle. Ce terrain est entièrement plat et la voie ferrée existe déjà, de sorte que l'embranchement de voie ferrée que nous entretenons vient jusqu'ici. Il est relié à la ligne de chemin de fer principale Sydney-Sydney Nord et pointe vers l'ouest. Cette ligne représente l'autoroute actuelle de Sydport, qui dessert le parc industriel actuel, ainsi le parc dispose d'une bonne connectivité avec le réseau ferroviaire et avec le réseau routier. Le schéma démonte simplement qu'un des choix intéressants au sujet de cet emplacement, c'est que nous pourrions installer notre cour de triage ici. Comme vous l'avez peut-être entendu de certaines personnes de Melford, la mode actuelle des trains de 10 000 pieds de longueur nécessite beaucoup d'espace pour l'assemblage des trains, alors cet espace a de quoi faire rêver en termes de carré de sable pour jouer avec n'importe quelle configuration de voie ferrée sur quai ou hors-quai, ou peu importe ce que nous voulons faire.

Si on poursuit avec la connectivité ferroviaire, vous avez probablement vu une diapositive qui ressemble à celle-ci avant, mais la voie ferrée va de Sydney, à Iona, au détroit de Canso et jusqu'à Truro où se trouve le point d'interconnexion avec le CN.

Pourquoi Sydney : l'argument massue des consultants que nous avons embauchés pour entreprendre une étude de faisabilité sur le terminal à conteneurs, c'est qu'il s'agit du site neuf en Amérique du Nord le moins coûteux et le plus rapide pour se rendre sur le marché. Cette étude a été préparée pour nous en 2006 et sa réalisation a pris sept mois.

TEC se spécialise dans les ports internationaux. Son siège social est à Annapolis, au Maryland. Cette entreprise est en train de construire des terminaux à São Tomé au large de l'Afrique occidentale, en Indonésie et en Amérique du Sud, alors, elle a de l'expérience. Elle travaille également pour le compte de la marine américaine pour la remise en état des sites navals, ce qui est important pour nous parce qu'une partie déterminante de notre plan ici, c'est que nous devons draguer le chenal pour avoir accès au port de Sydney.

Le port lui-même est le port le plus rapproché du continent. De nombreux autres ports revendiquent cette caractéristique, mais Sydney est le port continental le plus près de l'Amérique du Nord. Si vous prenez votre GPS dans le canal de Suez pour vous diriger vers l'Amérique du Nord continental, vous arriveriez à Sydney. Elle est à six milles des bouées extérieures, alors ce n'est pas un gros écart par rapport à la route océanique. Il s'agit d'un port en eaux naturellement profondes extrêmement bien protégées et il s'agit d'une des erreurs que l'on commet à propos de Sydney. Les gens pensent que ce port n'est pas en eaux profondes. C'est faux. Il faut un dragage unique du chenal pour donner accès au port et nous en parlerons davantage un peu plus loin. Il n'y a absolument aucune contrainte opérationnelle dans le cas de ce port, en termes de tirant d'air et de rayon de virage. Le gouvernement a bâti une base navale à cet endroit pour une raison et je suppose que certains des analogies à d'autres endroits comme Prince Rupert s'appliquent probablement.

Nous savons que nous ne parlons pas de dragage dans le substratum rocheux à cause d'un programme géotechnique réalisé par Travaux Publics Canada et qui s'est terminé en 1988; grâce à

that 77 bore holes were taken in this channel. This slide shows the footprint to reach 17 meters here. The sea buoy is here. They come in and they turn at South Bar and here is the proposed terminal. We intend to use the dredge material to fill in essentially, and recover, about 120 acres of land to create a two-phase, four-berth facility. We are dealing with gravel and sand. We know it is extremely good fill, from the bore work that was done in 1998. There will be no ocean dumping, of course, which is not something that we want to enter, given the concerns from environmental interests. We recently finished a program in January of this year where we took sediment samples from the channel. We are pleased to say that the legacy of the Tar Ponds does not seem to have extended into this footprint so we are hopeful we will not have any major challenges as we contemplate the terminal design.

Dredging is the key enabling event for Sydney. It is not only about Laurentian. Xstrata, the operators of the Donkin mine who intend to ship up to 5,000 tonnes of coal a year as Cape Breton re-enters coal production hopefully by 2010, have publicly stated that Sydney Harbour is of great interest to them but not with its current draft limitation. The current limitation in Sydney Harbour is just below a Panamax-sized ship because of a high spot in the channel so it is a significant opportunity for Sydney. It goes way beyond containers. It is about coal export. Nova Scotia Power currently imports 2,700,000 tonnes of coal a year. They imported that coal last year in 47 Panamax-sized ships and they had dead freight on every one of those vessels because of the load restriction due to the high spot at South Bar. There is a coalescence of interest among Nova Scotia Power, Xstrata and Laurentian all focused on access to the deep water that currently exists. Our master port study has indicated that about 4,000 jobs are contingent on this event taking place.

The site is situated away from downtown and residential areas. It has existing on-dock rail with double-stacking capability. It has an existing highway and 1,600 acres of flat land with direct rail access in the two parcels I showed earlier: 450 acres on-dock and approximately 1,200 acres behind. It is easily transformed into a modern container terminal. That point is made in the business case because the terminal development costs, as far as we are aware, are superior to anything else that our consultants have encountered. If the committee is interested, we are talking about \$116 million in operating costs for the phase one facility, consisting of two berths 750,000 twenty-foot equivalent units, TEU. It compares favourably even with Prince Rupert's recent construction for phase one. In terms of operating costs, because of the sand box we have to play in, we can have an efficient design. In terms of labour costs, no pre-existing labour agreements apply to this project. We have had good conversations with the ILA who operate out of North Sydney.

ces travaux, nous savons que 77 trous de forage ont été pratiqués dans ce chenal. Ces diapositives montrent l'empreinte pour atteindre 17 mètres ici. La bouée est ici. Les navires arrivent et tournent à South Bar et le terminal proposé est ici. Nous avons l'intention d'utiliser les matériaux de dragage pour remplir, essentiellement, et récupérer, environ 120 acres de terrain pour créer des installations en deux phases contenant quatre postes d'accostage. Nous parlons de gravier et de sable. Nous savons que c'est un excellent matériau de remblayage, à partir du travail de forage qui a été effectué en 1998. Il n'y aura pas de rejet en mer, évidemment, ce qui n'est pas quelque chose que nous voulons faire, étant donné les préoccupations des groupes environnementalistes. Nous avons terminé récemment, en janvier de cette année, un programme au cours duquel nous avons prélevé des échantillons de sédiments dans le chenal. Nous sommes heureux de dire que l'héritage des étangs bitumineux ne semble pas s'étendre jusqu'à cet endroit, alors nous avons bon espoir que nous ne ferons pas face à des défis majeurs lorsque nous envisagerons la conception du terminal.

Le dragage est le facteur habilitant clé pour Sydney. Cela ne concerne pas uniquement Laurentian. Xstrata, l'exploitant de la mine Donkin qui a l'intention d'expédier jusqu'à 5 000 tonnes métriques de charbon par année lorsque le Cap-Breton se remettra à la production de charbon, nous l'espérons, d'ici 2010, a affirmé publiquement que le port de Sydney revêtait un grand intérêt pour l'entreprise, mais pas avec les limites de tirant d'eau actuelles. Les limites de tirant d'eau du port de Sydney sont tout juste insuffisantes pour un navire Panamax à cause de l'existence d'un point élevé dans le chenal, alors il s'agit d'une occasion importante pour Sydney. Cela va bien au-delà des conteneurs. Cela concerne l'exportation du charbon. Nova Scotia Power importe actuellement 2 700 000 tonnes métriques de charbon par année. L'an dernier, elle a importé ce charbon dans 47 navires Panamax et il y avait du faux-fret sur chacun de ces navires à cause des limites de charge imposées par ce point élevé à South Bar. Il y a une convergence d'intérêts entre Nova Scotia Power, Xstrata et Laurentian, tous centrés sur l'accès aux eaux profondes qui existent à l'heure actuelle. Notre plan directeur de port a indiqué qu'environ 4 000 emplois dépendaient de cet événement.

Le site est situé loin du centre-ville et des zones résidentielles. Il possède une voie ferrée sur le quai avec possibilité de gerbage. Il possède déjà une autoroute et un terrain plat de 1 600 acres avec accès direct au chemin de fer dans les deux parcelles que j'ai montrées plus tôt : la parcelle de 450 acres sur le quai et la parcelle d'environ 1 200 acres sinuée derrière. Il peut se transformer facilement en un terminal à conteneurs moderne. Ce point est soulevé dans le dossier de mise en oeuvre parce que les coûts de développement du terminal, à notre connaissance, sont les meilleurs que nos consultants ont rencontrés. Si les membres du comité sont intéressés, nous parlons d'environ 116 millions de dollars pour les frais d'exploitation des installations de la phase I, comprenant deux postes d'accostage de 750 000 EVP. Cela se compare même favorablement aux récents travaux réalisés à Prince Rupert, pour la phase I. En termes de frais d'exploitation, en raison du carré de sable que nous avons pour jouer, nous pouvons avoir une conception efficace. En termes de coûts de



We can have flexible start times, which will make the operating costs competitive. I mentioned that terminal designs can be whatever the operator of the day wants because of back-up lands. The business case focuses on large vessels, the ships of 8,000 TEU to 12,000 TEU or 14,000 TEU requiring deep draft and unobstructed air gap that will discharge large volumes of cargo and need a highly efficient ship-to-intermodal-rail transfer facility.

While some of the carriers we talked to have spoken about possible transshipment, our view at the moment is, the business likely will be extremely heavily weighted to rail. Obviously, Sydney is a bit out of the way and it is a big place in relative terms for Nova Scotia but there are not a lot of consumers so the cargo must go to market somehow.

The community: we feel this feature is an important part of the business case. Twelve per cent of the people in the province live in the Cape Breton Regional Municipality and with that population comes lots of infrastructure and a highly skilled labour force. This port is easily expandable from what it is today to what it could be with the benefits of dredging. We have a regional airport, a regional hospital, lots of infrastructure, a college and a university, so the ability to take some of the expatriate tradesmen that are working in Alberta and bring them into the existing ILA structure is real. The community is transitioning into a new era and they are mobilizing right now around this opportunity to put the port back on center stage. The private sector is stepping up and driving things, and there is a renewed sense of optimism and confidence in the business community there.

In terms of where we are with our project, the project team is in place. We are currently in the environmental assessment phase. We have tremendous local community support, which will not surprise you, given that the owners of Laurentian are almost 100 per cent local and the company is broadly held. Negotiations are well advanced with our preferred carriers, terminal operators and beneficial cargo owners. In parallel, we are talking to major investment houses in terms of the model and we will put the deal together. Our preferred dredging partner is engaged, the largest dredging company in the world operating out of the Netherlands. We have unit price quotes from them as of last year, and in theory, if the environmental assessment goes as we hope, we can have this terminal up and running by the fourth quarter of 2010.

I hope I am not taking too much time but I think it is important that the committee understand the breadth of the partnership involved in the Sydney Marine Group as we move the

main-d'oeuvre, il n'y a pas de convention collective préexistante qui s'applique à ce projet. Nous avons eu de bonnes discussions avec l'AID qui est basée à Sydney Nord. Nous pouvons avoir des heures d'arrivée flexibles, ce qui rendra nos frais d'exploitation concurrentiels. J'ai dit que la conception du terminal pouvait être n'importe quoi que l'exploitant du jour désire, à cause des terrains en réserve. Le dossier de mise en oeuvre met l'accent sur les grands navires de 8 000 à 12 000 ou 14 000 EVP ayant un fort tirant d'eau et nécessitant un tirant d'air élevé qui débarquent de grands volumes de marchandises et qui ont besoin d'installations de transbordement intermodal navire-chemin de fer.

Alors que certains transporteurs à qui nous avons parlé pensent à la possibilité de transbordement, notre point de vue à l'heure actuelle, c'est que les activités seront très fortement axées sur le rail. De toute évidence, Sydney est un peu à l'écart et c'est un endroit assez gros en termes relatifs pour la Nouvelle-Écosse, mais il n'y a pas beaucoup de consommateurs, alors le fret doit se rendre sur le marché d'une manière quelconque.

La communauté : nous croyons que cette caractéristique est un élément important du plan de mise en oeuvre. Douze pour cent de la population de la province vivent dans la Municipalité régionale de Cap-Breton et avec cette population viennent beaucoup d'infrastructures et une main-d'oeuvre hautement qualifiée. Ce port peut s'agrandir facilement pour passer de ce qu'il est aujourd'hui à ce qu'il pourrait être grâce aux travaux de dragage. Nous avons un aéroport régional, un l'hôpital régional, beaucoup d'infrastructures, un collège et une université, alors, la capacité de ramener dans la structure de l'AID des travailleurs qui se sont expatriés en Alberta est bien réelle. La communauté est en train de faire la transition vers une nouvelle ère et elle se mobilise à l'heure actuelle autour de la possibilité que le port retrouve sa place au centre de l'économie régionale. Le secteur privé a intensifié ses efforts et mène le bal et on constate un sentiment renouvelé d'optimisme et de confiance dans la communauté des affaires là-bas.

Pour ce qui est de savoir où nous en sommes rendus dans notre projet, l'équipe de projets est en place. Nous sommes actuellement dans la phase d'évaluation environnementale. Nous jouissons d'un appui extraordinaire de la part de la communauté locale, ce qui ne vous étonnera pas, étant donné que les propriétaires de Laurentian sont très nombreux et qu'ils sont presque tous de l'endroit. Les négociations sont bien avancées avec nos transporteurs de prédilection, les exploitants de terminaux et les propriétaires de cargaison. En parallèle, nous avons des discussions avec de grandes sociétés de placement pour ce qui est du modèle et nous allons conclure une entente. Notre partenaire de dragage de prédilection a été contacté; il s'agit de la plus importante entreprise de dragage du monde qui est originaire des Pays-Bas. L'entreprise nous a fourni un prix unitaire l'an dernier et en théorie, si l'évaluation environnementale se déroule comme nous l'espérons, nous pourrions faire en sorte que ce terminal soit en service au quatrième trimestre de 2010.

J'espère ne pas prendre trop de temps, mais je pense qu'il est important que le comité comprenne l'étendue des partenariats qui existent au sein du Sydney Marine Group pendant que nous

port forward. There is no port authority but this group has come together into a Memorandum of Understanding to drive development in the port, and the group includes every major owner or terminal operator in the port. My time there suggests that the conventional wisdom is not true that if you put five or six Cape Bretoners in a room, they cannot agree on anything. This group has worked extremely well for the last two years, and it is one of the nicest things that has happened to me since I arrived. Our MOU initially was to focus on how we collaborate to bring this port back where it should be, and the initial focus was to create a port master plan. We raised \$400,000. We commissioned TEC to do the study and that plan was launched about three weeks ago with 400 people attending at the marine pavilion in downtown Sydney. We have developed a shared vision. We have a well-articulated business case for growth. We have a practical road map, and one of the things we need to focus on is future port governance. The investiture from the federal government has not happened with the harbour bottom. We do not have a port authority and as we grow the port, we need to formalize the existing arrangement with this ad hoc group.

In summary, one recommendation, in terms of capital projects, is to deepen the navigation channel. That project is the key enabling event of this port. It has implications for expanded coal shipping that would benefit Logistec, Provincial Energy Ventures and Nova Scotia Power. My organization will develop a new container terminal. There are opportunities to upgrade existing break bulk and so on. The cruise business is alive and well. They need a second berth by 2012. Marine Atlantic is one of the members of the marine group and they have ongoing planned upgrades.

There are a lot of capital projects but we believe there are business cases to support them. The critical piece in all this is that we must maintain the rail connectivity that currently exists because without that, none of this happens.

I mentioned the launch. One thing of interest to the committee is that we had a complete turnout from local government, provincial government, and the two federal MPs. We have had a complete non-partisan political endorsement of the recommendations of this plan, so everybody is onboard to move it forward. As I mentioned, the environmental assessment, EA, for the channel dredging is underway.

I sit at the federal-provincial table for the Atlantic Gateway representing Sydney. We are now in the process of bringing together stakeholders to come up with a kind of coordinated presentation to the federal-provincial committee that runs that.

The Port of Sydney governance is one of the things that must be fleshed out further. In our master plan, a number of models were looked at, Halifax and others, to see where Sydney should go

faisons avancer le projet du port. Il n'y a pas d'administration portuaire, mais ce groupe s'est réuni dans le cadre d'un protocole d'entente pour s'occuper du développement du port, et le groupe compte tous les grands propriétaires et exploitants de terminaux du port. Le temps que j'y ai passé me permet de réfuter l'idée très répandue voulant que si vous mettez cinq ou six habitants du Cap-Breton dans une même pièce, ils ne parviendront pas à s'entendre sur quoi que ce soit. Ce groupe a fonctionné de manière extraordinaire au cours des deux dernières années et c'est l'une des plus belles choses qui me soient arrivées depuis mon arrivée. Initialement, notre protocole d'entente stipulait que nous devrions nous concentrer sur la façon de collaborer pour amener ce port là où il devrait être, et l'accent initial était de créer un plan directeur du port. Nous avons recueilli 400 000 \$. Nous avons retenu les services de TEC pour réaliser une étude et ce plan a été rendu public il y a environ trois semaines devant 400 personnes réunies dans le pavillon maritime du centre-ville de Sydney. Nous avons élaboré une vision partagée. Nous avons un plan de mise en oeuvre bien articulée axée sur la croissance. Nous avons une feuille de route pratique et l'une des choses sur lesquelles nous devons nous concentrer, c'est sur la gouvernance future du port. La création d'une administration portuaire par le gouvernement fédéral n'a pas eu lieu à cause de la profondeur du port. Nous n'avons pas d'administration portuaire et au fur et à mesure que nous faisons croître le port, il nous faut formaliser l'arrangement existant avec ce groupe spécial.

Pour ce qui est des projets d'immobilisations, mentionnons l'approfondissement du chenal de navigation du port, une initiative clé qui permettrait d'augmenter le trafic du charbon, ce qui serait avantageux pour Logistec, Provincial Energy Ventures et Nova Scotia Power; l'aménagement, par la Laurentian, d'un nouveau terminal à conteneurs; les améliorations apportées aux services de transbordement existants; la construction d'un deuxième poste d'accostage d'ici 2012 pour le secteur des croisières, qui se porte très bien. Quant à Marine Atlantic, un des membres du Sydney Marine Groupe, elle dispose d'un programme d'améliorations continues.

Les projets d'immobilisations sont nombreux, et nous croyons qu'ils se justifient sur le plan commercial. Ce qu'il faut faire avant tout, c'est de maintenir le lien ferroviaire qui existe, car sans lui, rien de tout cela n'est possible.

J'ai parlé du plan. Je tiens à préciser au comité que nous avons reçu l'appui des gouvernements municipal et provincial et aussi des deux députés fédéraux. Les recommandations formulées dans le plan bénéficient d'un soutien politique non partisan. Tout le monde est prêt à aller de l'avant. Comme je l'ai mentionné, le projet de dragage du chenal fait actuellement l'objet d'une évaluation environnementale.

Je fais partie du comité fédéral-provincial sur la porte d'entrée de l'Atlantique. Je représente Sydney. Nous sommes en train de réunir les intervenants et de préparer un mémoire qui sera présenté au comité.

La gouvernance du port de Sydney doit faire l'objet d'une analyse plus poussée. Nous proposons dans notre plan directeur divers modèles que nous avons examinés, comme celui du port de



and how we will move the regulatory issues related to divestiture of the harbour bottom forward, and put in place an organization that will see the port grow into the future.

In summary and conclusion, the Port of Sydney is definitely positioned for success. A lot of the myths are debunked as to why it cannot happen there, whether it is a lack of water or ice. The opportunities are clearly articulated. The business leaders are engaged in driving the agenda, and community and government support are evident. In my view, as a relative newcomer to Sydney, the Tar Ponds cleanup that is now well underway has been cathartic for Cape Breton. It sheds that image of a coal and steel industrial place that has gone into the doldrums. A lot of good things are happening in Sydney right now. A lot of them are focused on the port. I think people understand that the port is an economic engine of the future and it has the potential to put a financial underpinning into Cape Breton that has not existed there since the early 1900s.

In terms of the project itself, there is no question that the container terminal project is an absolute world-class play. The business case is compelling. We have third-party market validation and it is a significant opportunity, not only for Cape Breton but for Nova Scotia and Canada. What happens beyond Halifax for containers is important for the province. We must build a terminal there that will compete, and we are pleased that we are well on our way to bringing it to a conclusion.

Thank you for your indulgence and I will take any questions.

**The Chair:** Mr. Wooder, this morning a representative of the International Longshoremen's Association Council of Unions appeared before us, and he seemed worried about the workforce, as far as the Melford project is concerned. You mentioned a master plan of 4,000 jobs. Where do you recruit people for the 4,000 jobs? Do you find them in the region?

**Mr. Wooder:** First, a chapter of the ILA in North Sydney works in the Marine Atlantic organization. We have been engaged with them for over a year. They are confident they will be able to bring the labour required to start up a new container terminal. The 4,000 jobs apply to more than the container terminal. They also include the arrival of the Donkin coal export opportunity. Remember, those 4,000 jobs are direct, indirect and induced so not all of them come from the local area. Of the 2,500 jobs related to the port today, 833 of them are direct jobs, according to our master port plan. There are 110,000 people in the regional municipality. There is a high unemployment rate here. We have 2,500 members of the Cape Breton building trades working in Alberta that are desperate to come back home to work so we are cautiously optimistic that we will not have a problem to expand this port rapidly. With the training facilities there, the community college and the university, we will be able to cross-train people. These projects will have a lead time of two or three

Halifax, par exemple, en vue de déterminer l'orientation que doit adopter Sydney, régler le dossier du transfert du lit de port et mettre en place une organisation pour assurer l'essor futur du port.

En résumé, le port de Sydney connaîtra assurément un avenir prospère. Il y a beaucoup de mythes entourant celui-ci qui sont remis en cause. Les possibilités qu'il offre sont clairement définies. Les dirigeants d'entreprises sont prêts à prendre la tête des efforts, et la collectivité et le gouvernement les appuient. À mon avis, en tant que nouveau venu à Sydney, le nettoyage des étangs de goudron de Sydney qui a été entrepris ne peut avoir qu'un effet bénéfique sur le Cap-Breton, qui n'est plus perçu comme une région où les industries du charbon et de l'acier sont à la dérive. Sydney connaît un regain d'activités, et bon nombre d'entre elles visent le port. Je pense que les gens sont conscients du fait que le port est un moteur économique, qu'il a le potentiel de doter le Cap-Breton d'une base financière inexistante depuis le début des années 1900.

En ce qui concerne la construction de terminaux à conteneurs, il s'agit d'une initiative de calibre mondial. Les avantages sur le plan commercial sont énormes. Le projet, validé par des tiers, constitue une occasion unique, non seulement pour le Cap-Breton, mais également pour la Nouvelle-Écosse et le Canada. Ce qui arrive aux conteneurs, une fois arrivés à Halifax, intéresse la province. Nous devons aménager un terminal qui sera en mesure de soutenir la concurrence. Nous sommes heureux de voir que nos efforts portent fruit.

Merci de votre patience. Je répondrai volontiers à vos questions.

**Le président :** Monsieur Wooder, nous avons accueilli ce matin un représentant du Conseil des syndicats de l'International Longshoremen's Association. Il semblait s'inquiéter du sort des travailleurs, en ce qui concerne le projet Melford. Vous avez parlé d'un plan directeur qui prévoit la création de 4 000 emplois. Où comptez-vous recruter les gens pour remplir ces 4 000 postes? Dans la région?

**M. Wooder :** D'abord, il y a une section de l'ILA à North Sydney qui fait partie de l'organisation Marine Atlantic. Nous travaillons de concert avec eux depuis plus d'un an. Ils sont convaincus que nous allons être en mesure de trouver les effectifs dont nous avons besoin pour exploiter le nouveau terminal à conteneurs. Les 4 000 travailleurs ne seront pas uniquement affectés au terminal, mais également au projet de mine de charbon Donkin. N'oubliez pas : il est question ici de 4 000 emplois directs, indirects et induits, de sorte que les postes ne seront pas tous comblés à l'échelle locale. Sur les 2 500 personnes qui vont travailler pour le port, 833 vont occuper des emplois directs d'après notre plan directeur. La municipalité compte 110 000 habitants. Le taux de chômage, ici, est très élevé. Il y a 2 500 travailleurs du bâtiment du Cap-Breton qui travaillent en Alberta et qui désirent désespérément rentrer chez eux. Nous n'aurons donc aucun mal à assurer une expansion rapide du port. Grâce aux établissements de formation que compte la région, le

years before they come online so we think there are real reasons why it makes a lot of sense to develop this port from a labour point of view.

**The Chair:** The number of containers in the Port of Halifax has declined. You are still optimistic about your own port?

**Mr. Wooder:** We have watched with dismay as well that Halifax numbers have declined. I am from Halifax. I know Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority. I have a lot of sympathy for the challenges that port faces. It is not only about capacity. The issue for us is that the business model is changing for international shipping to large ships and, in the case of the carriers we are currently talking to, a Suez shuttle-type service where they dump a large number of containers. Based on what people are telling us, Halifax may not be the preferred methodology for that type of a business to develop. We see an opportunity to work collaboratively with Halifax and, hopefully, not take any boxes or jobs out of the place. That is basically the business model. We do not see ourselves competing directly and doing exactly the same things that Halifax does today. If CN or the province of Nova Scotia is able to capture the Suez, whatever the Suez opportunity becomes and we can debate that, let us hope that even if it has been delayed a little because of the market conditions in the U.S., it will still be there. We know the big ships are coming. We know they will go somewhere. If they do not go to Halifax, we do not want them to go to Virginia or New York. We want them to come to Sydport. A lot is at stake here for the province to get this right and to make sure there is not only capacity but the kind of capacity that the carriers and the shippers will want going forward.

**The Chair:** If you are not competing with the Port of Halifax, will you compete with the Melford project?

**Mr. Wooder:** I am asked that question a lot and I have not seen Jon Vickerman's presentation lately. I have heard various things. Sometimes it is transshipments and sometimes it is intermodal. I think it is safe to say that the model that Melford aspires to is closer to the model that Sydney aspires to than it is to the Halifax model.

**Senator Oliver:** Following along on that answer, do you not think we will have overcapacity if both Melford and you carry out your plans by 2010 or 2011? Halifax is operating at only 40 per cent of its capacity now so it can take a lot more TEUs.

**Mr. Wooder:** In terms of the business case for us, if you think in the context of an 8,000-TEU ship commencing a weekly service into Sydport, dropping its boxes there, phase one of our facility would be taken up with one service. I think that you are right if Melford is built and Sydport is built and they chase the same kind

collège communautaire et l'université, nous allons être en mesure de former les gens. Ces projets bénéficieront d'un délai de démarrage de deux ou trois ans. Voilà pourquoi nous croyons qu'il est tout à fait logique, du point de vue de la main-d'œuvre, de développer le port.

**Le président :** Le trafic de conteneurs dans le port de Halifax a diminué. Est-ce que vous envisagez quand même l'avenir de votre port avec optimisme?

**M. Wooder :** Nous avons nous aussi noté que le trafic de conteneurs à Halifax a diminué. Je suis originaire de Halifax. Je connais Karen Oldfield, la présidente-directrice générale de l'administration portuaire de Halifax. Je suis très conscient des défis auxquels le port est confronté. Le problème n'en est pas uniquement un de capacité. Le modèle de gestion en matière de transport international est en train de changer : on semble privilégier les gros navires et, d'après ce que nous disent les transporteurs, le service de navettes que l'on retrouve dans le canal de Suez, où sont déchargés un grand nombre de conteneurs. Toutefois, cette formule, d'après certains, ne convient peut-être pas au port de Halifax. Quoi qu'il en soit, notre objectif ici est de collaborer avec le port de Halifax, non pas, je l'espère, de supprimer des postes. C'est essentiellement le modèle de gestion que nous préconisons. Nous n'avons aucunement l'intention de livrer concurrence au port de Halifax et de faire ce qu'il fait aujourd'hui. Si le CN ou la province de la Nouvelle-Écosse est en mesure de calquer le modèle du canal de Suez, peu importe ce qui arrive à celui-ci et nous pouvons en débattre, nous espérons que, même si le projet subit quelques retards en raison de la conjoncture du marché aux États-Unis, il sera toujours sur la table. Nous savons que les gros navires sont à nos portes. Nous savons qu'ils vont devoir aller en quelque part. S'ils ne s'arrêtent pas à Halifax, nous ne voulons pas non plus qu'ils s'arrêtent en Virginie ou à New York. Nous voulons qu'ils viennent à Sydney. Les enjeux de ce projet sont considérables. La province doit s'assurer non seulement que le port dispose d'une capacité de manutention, mais aussi qu'il répond aux besoins des transporteurs et des expéditeurs.

**Le président :** Si vous ne livrez pas concurrence au port de Halifax, allez-vous livrer concurrence au projet Melford?

**M. Wooder :** On me pose souvent cette question. Je n'ai pas eu l'occasion, dernièrement, de lire l'exposé de Jon Vickerman. J'ai entendu divers commentaires, parfois sur le transbordement, d'autres fois sur le transport multimodal. Je peux dire sans crainte de me tromper que le modèle auquel aspire Melford se rapproche davantage du modèle de Sydney que de celui de Halifax.

**Le sénateur Oliver :** Dans le même ordre d'idées, ne risquons-nous pas de créer un problème de surcapacité si Melford et Sydney mettent tous deux leurs plans à exécution en 2010 ou 2011? Halifax opère à environ 40 p. 100 de sa capacité. Il peut traiter un plus grand nombre d'EVP.

**M. Wooder :** Sur le plan commercial, si un navire ayant une capacité de 8 000 EVP commence à décharger ses conteneurs au port de Sydney toutes les semaines, la phase un de nos installations sera accaparée par ce service unique. La réponse à votre question est oui, si les ports de Melford et de Sydney se



of cargo. I am not an expert in cargo volumes but I can tell you that our job right now is focused on bringing something to market that will be supported by those that can bring the cargo to Nova Scotia because it will be the cost leader. I do not have a crystal ball so I do not know what will happen to Melford but I have some sense that the business model we aspire to is not the same business model that Halifax is currently geared up to accommodate.

**Senator Oliver:** I have a series of short, direct questions. First, you will do some dredging. How much will it cost to dredge, and do you have the money?

**Mr. Wooder:** We have been carrying the cost of dredging in our terminal project costs. I do not have the \$40 million identified.

**Senator Oliver:** It is \$40 million?

**Mr. Wooder:** It is \$40 million, give or take. We have produced a new bathymetric map that we are, as I speak, feeding into our dredge 3D model so we have a unit price kind of costing, and we hope that the dredge volumes will go down. We estimate cost based on a harbour chart that we put into our models, so now we have better information but cost is probably in the order of \$30 million to \$45 million. However, when you think in the context of what people spend to dredge harbours of this quality in other parts of the world, given the economic opportunity, the cost is a drop in the bucket.

**Senator Oliver:** I was worried about the cost and where the money will come from. Will someone like Provincial Energy Ventures or Nova Scotia Power act as partners in the dredging costs with you?

**Mr. Wooder:** We are taking it one step at a time, senator, and those parties contribute financially within our marine group in Sydney as we move the environmental assessment forward. I have had conversations with Nova Scotia Power and I know that in 1998 it was very public that Chris Huskison, when he was there, looked at this issue closely. I think Xstrata will be an important driver for the dredging.

**Senator Oliver:** My next question is about Xstrata. You said that they will ship 5,000 tonnes of coal a year. Do you have a contract with them to transport any of their coal?

**Mr. Wooder:** It would not be with me. I can tell you that before Christmas, they were evaluating two delivery options. They have evaluated about 20. I think they are down to a short list of two. I cannot speak for them but I am well aware that the Port of Sydney is one of those short-listed possibilities. I think the other alternative that they are looking at is building a standalone facility at the mine at Port Morien. I also understand that every option has its vices and there are certainly vices attached to building a new dock in an active fishery at Port Morien.

livrent concurrence et essaient d'attirer le même type de marchandises. Je ne suis pas un expert en la matière, mais je peux vous dire que notre objectif, à l'heure actuelle, est d'ouvrir le marché à ceux qui peuvent acheminer les marchandises vers les ports de la Nouvelle-Écosse, car c'est là que les coûts seront les plus faibles. Je n'ai pas de boule de crystal. Je ne sais pas ce qui va arriver au projet Melford. Toutefois, je sais que le modèle de gestion que nous privilégions n'est pas le même que celui qu'a choisi Halifax.

**Le sénateur Oliver :** J'ai une série de brèves questions à vous poser. D'abord, vous comptez effectuer des travaux de dragage. À combien vont s'élever les coûts? Avez-vous les fonds nécessaires pour faire les travaux?

**M. Wooder :** Les coûts des travaux de dragage sont inclus dans les coûts de construction du terminal. Je n'ai pas les 40 millions requis.

**Le sénateur Oliver :** Vous avez dit 40 millions?

**M. Wooder :** Plus ou moins. Nous avons établi une nouvelle carte bathymétrique que nous sommes en train d'intégrer au modèle 3D, qui nous donne une idée du prix unitaire. Nous espérons que les volumes de dragage vont diminuer. Nous calculons les coûts en fonction d'une carte de port que nous incluons dans nos modèles, ce qui nous permet d'avoir accès à des données plus précises. Cela dit, les coûts vont probablement se situer entre 30 et 45 millions de dollars. Toutefois, compte tenu de ce qu'il en coûte pour draguer des ports de même calibre dans d'autres régions du monde, et aussi les possibilités économiques, ces coûts ne représentent qu'une goutte d'eau dans l'océan.

**Le sénateur Oliver :** Je me posais des questions au sujet des coûts, des sources de financement. Est-ce que Provincial Energy Ventures ou Nova Scotia Power vont assumer une partie des coûts de dragage?

**M. Wooder :** Nous procédons étape par étape. Ces entreprises vont contribuer financièrement aux travaux, en tant que membres du Sydney Marine Group, au fur et à mesure que l'évaluation environnementale va progresser. Je me suis entretenu avec la Nova Scotia Power. Je sais qu'en 1998, Chris Huskison, qui travaillait à l'époque pour l'entreprise, avait examiné le dossier de près. Je pense que la société Xstrata va jouer un rôle important à ce niveau.

**Le sénateur Oliver :** Ma question suivante porte justement sur Xstrata. Vous avez dit qu'elle va expédier 5 000 tonnes de charbon par année. Avez-vous conclu un contrat avec la société pour assurer le transport d'une partie du charbon?

**M. Wooder :** Ce n'est pas avec moi qu'elle conclurait un contrat. Ce que je peux vous dire, c'est qu'avant Noël, elle avait retenu deux options sur une vingtaine. Il ne restait plus que deux options. Je ne peux parler en son nom, mais je sais que le port de Sydney est l'une des deux pistes de solution envisagées. Elle prévoit également construire une installation autonome à port Morien. Je crois comprendre que chaque option comporte des inconvénients. L'aménagement d'un nouveau quai dans une collectivité de pêcheurs très active à port Morien en présente certains.

**Senator Oliver:** In your business plan, do you have any revenue coming in from the Donkin mine?

**Mr. Wooder:** Sir, the Donkin mine is not in production yet. It is in the pre-feasibility stage.

**Senator Oliver:** If it comes on stream and they produce their 5,000 tonnes of coal a year, can you add revenue to your balance sheet from Donkin?

**Mr. Wooder:** The port would certainly solicit that traffic. As it currently stands, there is a rail link from Langan Power Plant into the port so when Nova Scotia Power imports its coal to the international coal pier, it puts the coal on rail cars and the rail cars go to Langan. For Donkin to access Sydney by rail, Nova Scotia Power would need to build another small piece of rail line from Langan to the mine. I forget how long it is but I think it might be seven kilometres. Once that happens, it will not be me but Logistec or Provincial Energy Ventures that would be the operator of the coal facility for Xstrata. The export of coal would take place again outside of Sydney and this is really important to Nova Scotia Power because, all of a sudden, the draft that is required for cape-sized ships to carry 120,000 deadweight tonne cargoes is the same as post-Panamax containers. It is about 16 and a half meters. All of a sudden, Nova Scotia Power's economics for importing coal becomes better. Donkin has a reliable sheltered harbour to export its coal out of and that would drive a lot of commercial activity in the harbour. Coal would not come directly to Laurentian because Laurentian does not own the land and that the coal would be shipped from but Logistec or Provincial Energy Ventures stand to inherit that opportunity. I do not know if I was clear.

**Senator Oliver:** That was good. Thank you.

**Senator Mercer:** Thank you for coming here, particularly on such short notice. I have a number of questions.

You mentioned ice. My recollection of Sydney Harbour over the years is that there has been ice. Unlike Halifax and the Strait of Canso, it is not ice-free. We have had cases where ferries to Newfoundland cannot leave North Sydney because of ice. How do you overcome the ice problem?

**Mr. Wooder:** We have been blessed that, within the marine group, we have Captain Terry Pittman who is Chair of the Board of the Sydney Ports Corporation, a qualified ice master of 40 years who has operated in the Port of Sydney, the St. Lawrence, the Strait of Canso and Halifax. The first point is that the ice that forms outside the harbour is the same ice that people must traverse to go to Halifax or the Strait of Canso. When they come in on the great circle route, they face the same conditions. In terms of the ice that caused the incidents you referred to, two recorded incidents since 1983 have prevented traffic in and out of the harbour but the ice was not in Sydney Harbour. In fact, it is the ice that potentially comes into Sydney Harbour during the spring break-up of the Gulf of St. Lawrence. Because there is so much controversy and misinformation around

**Le sénateur Oliver :** Est-ce que votre plan d'activités tient compte des revenus qui proviendraient de la mine Donkin?

**M. Wooder :** La mine Donkin n'est pas encore en activité. Elle fait présentement l'objet d'une étude de préféabilité.

**Le sénateur Oliver :** Si la mine arrive à produire 5 000 tonnes de charbon par année, pourriez-vous inclure les revenus provenant de la mine de Donkin dans votre bilan?

**M. Wooder :** Le port chercherait certainement à obtenir ce trafic. À l'heure actuelle, il y a une ligne ferroviaire qui relie la centrale électrique de Langan au port, de sorte que lorsque la Nova Scotia Power importe du charbon, elle le charge à bord de wagons porte-rails qui se dirigent ensuite vers Langan. Pour que la mine de Donkin soit reliée au port de Sydney par rail, il faudrait que la Nova Scotia Power construise une autre ligne ferroviaire de courte distance entre Langan et la mine. Je pense qu'il est question ici de sept kilomètres. Une fois la ligne construite, ce ne sera pas Laurentian, mais plutôt Logistec ou Provincial Energy Ventures qui agira comme intermédiaire auprès de la société Xstrata. Le charbon serait encore une fois exporté à l'extérieur de Sydney, ce qui est très important pour la Nova Scotia Power car, le tirant d'eau requis pour les vraquiers de 120 000 tonnes de port en lourd serait le même que pour les navires porte-conteneurs post-Panamax. La Nova Scotia Power serait encore mieux placée pour importer le charbon. La mine de Donkin a accès à un port bien protégé pour exporter son charbon, et c'est là-dessus que repose une bonne partie de l'activité commerciale du port. Le charbon ne serait pas livré directement à la Laurentian, parce que cette entreprise n'est pas propriétaire des terres d'où serait tiré le charbon. Toutefois, Logistec ou Provincial Energy Ventures auraient de fortes chances d'obtenir ce contrat. Je ne sais pas si mes explications sont assez claires.

**Le sénateur Oliver :** Elles le sont. Merci.

**Le sénateur Mercer :** Merci d'être venu nous rencontrer, surtout que vous n'avez pas eu beaucoup de temps pour vous préparer. J'ai plusieurs questions à poser.

Vous avez parlé de la glace. Dans mon esprit, il y a toujours eu de la glace au port de Sydney. Contrairement au port de Halifax et au détroit de Canso, Sydney n'est pas dépourvu de glaces. Il est déjà arrivé que des traversiers à destination de Terre-Neuve ne puissent quitter Nord Sydney en raison de la glace. Comment comptez-vous surmonter ce problème?

**M. Wooder :** Nous avons de la chance, au sein du Sydney Marine Groupe, de compter sur les services du capitaine Terry Pittman, qui est le président du conseil d'administration de la Société portuaire de Sydney. Il a travaillé pendant 40 ans dans le port de Sydney, dans la Voie maritime du Saint-Laurent, dans le détroit de Canso et dans le port de Halifax. Ce qu'il faut d'abord savoir, c'est que la glace à l'embouchure du port est la même que celle que l'on retrouve dans le port de Halifax ou le détroit de Canso. Quand les navires franchissent la route orthodromique, ils sont confrontés aux mêmes conditions. Pour ce qui est des incidents auxquels vous avez fait allusion, les navires n'ont pu entrer dans le port ou en sortir qu'à deux seules reprises depuis 1983. Les glaces qui obstruaient le passage se trouvaient non pas dans le port de Sydney, mais dans le golfe Saint-Laurent, à cause



this issue, we have retained the Centre for Cold Oceans Resources Engineering, C-CORE, which is an adjunct of Memorial University, and spent \$30,000 to have them study the question. The conclusion was that the probability of having an ice problem in Sydney Harbour is one in four years, with a potential delay of up to five days. That is the statistical likelihood of having a delay in Sydney caused by ice. Frankly, it is far less of an issue than the Port of Savannah has with fog. The professional advice from people who operate in ice as ice masters, and the professional opinion of C-CORE, is that ice is not an impediment in any shape or form to establishing a modern container facility in Sydney, period.

**Senator Mercer:** If Donkin comes on stream, if the mine opens, I am confused. We have Nova Scotia Power who imports coal for the Lingan Station.

**Mr. Wooder:** Right.

**Senator Mercer:** Then, they will be mining coal in Donkin. Should they not sell the coal to Nova Scotia Power, which then reduces the net amount of coal coming into the port, which reduces the business for the port?

**Mr. Wooder:** Bob Kazamel, who runs the international coal terminal, sits in our marine group and you are correct that there is a potential for some Donkin coal to be purchased by Nova Scotia Power but the caloric value of that coal and its chemical composition with sulphur, et cetera, means that it is at best, a blend. I am not the person to answer the question but my understanding is that potentially there would be some reduction in the 2.7 million tonnes of imported coal. However, it would not be substantial, by any stretch. There will be a huge net gain of activity if Donkin comes to Sydney even if there is a small reduction in what Nova Scotia Power imports as a result of that mine.

**Senator Mercer:** Assuming we have a container terminal at Sydport, how many of these containers will be shipped by rail and how many by truck? What is your estimate of that volume?

**Mr. Wooder:** It will be almost zero by truck, senator. It is too far away. The carriers that have interest in Sydport are talking. My best guess is that it will be almost 100 per cent intermodal rail but there is some talk of transshipment. Virtually zero containers would shipped by truck. There are not enough consumers within a reasonable driving distance.

**Senator Mercer:** That answers my next question because the highway is not twinned from Sydney to the Strait.

du dégel du printemps. Comme cette question soulève beaucoup de controverse, nous avons demandé au Centre for Cold Oceans Resources Engineering, le C-CORE, qui est rattaché à l'Université Memorial, de se pencher sur la question. L'étude a coûté 30 000 \$. La conclusion était la suivante : l'accumulation de glaces risque de poser problème dans le port de Sydney une fois tous les quatre ans et de retarder le trafic pendant un maximum de cinq jours. C'est le délai qu'une accumulation de glaces peut causer, d'après les statistiques, dans le port de Sydney. Franchement, ce problème est beaucoup moins grave que le problème de brouillard auquel est confronté le port de Savannah. D'après l'avis professionnel des capitaines et de C-CORE, les glaces ne constituent pas un obstacle et ne peuvent empêcher la construction d'un terminal à conteneurs moderne à Sydney.

**Le sénateur Mercer :** Si la mine Donkin commence sa production, si elle ouvre, je n'ai pas trop compris. La Nova Scotia Power importe le charbon destiné à la centrale Lingan.

**M. Wooder :** C'est juste.

**Le sénateur Mercer :** On va extraire du charbon à la mine Donkin. Ne devrait-on pas vendre ce charbon à la Nova Scotia Power, de sorte que la quantité nette de charbon entrant dans le port diminuerait et que le volume d'affaires du port en souffrirait?

**M. Wooder :** Bob Kazamel, qui dirige le terminal international de charbon, fait partie de notre Marine Groupe. Vous avez raison de dire que la Nova Scotia Power pourrait acheter une partie du charbon de Donkin, mais la valeur calorique de ce charbon et sa composition chimique, qui inclut entre autres du soufre, signifient qu'il est, au mieux, un mélange. Ce n'est pas vraiment à moi de répondre à la question, mais si j'ai bien compris, on pourrait s'attendre que les importations de charbon baissent peut-être de 2,7 millions de tonnes. Toutefois, on ne peut pas dire que c'est une baisse catastrophique. Si le produit de la mine Donkin est livré à Sydney, il y aura un énorme gain d'activité, même si les importations de la Nova Scotia baissent un peu en raison de cette mine.

**Le sénateur Mercer :** Supposons qu'il y a un terminal à conteneurs à Sydport, combien de ces conteneurs seront expédiés par rail et combien par camion? À combien évaluez-vous ces volumes?

**M. Wooder :** Il n'y aura presque pas de transport par camion, sénateur. La distance à parcourir est trop grande. Des discussions sont en cours avec les transporteurs membres de Sydport. Pour ma part, j'estime qu'on aura presque uniquement recours au transport multimodal par rail, mais il est question aussi de faire du transbordement. Il n'y aurait pratiquement pas de transport par camion, étant donné que les points de consommation sont trop loin.

**Le sénateur Mercer :** Voilà qui répond à la question que j'allais vous poser parce que la route reliant Sydney au détroit n'est pas double.

**Mr. Wooder:** No, the highway is not twinned and that is something that, no doubt, the Eastern Cape Breton Atlantic Gateway Council will have something to say about. However, it is not even so much that the highway is not twinned, which is a problem, but the distance factor. We are not serving consumers in the Midwest by truck.

**Senator Mercer:** We are not worried about the highways but we are worried about the railways, and the rail is owned by Rail America. Is that correct?

**Mr. Wooder:** Fortress owns Rail America but the rail between Sydney and Truro, I understand, is owned and operated by Cape Breton and Central Nova Scotia, CBNS, owned by Rail America, owned by Fortress.

**Senator Mercer:** These people are the same ones who, in Cape Breton and mainland Nova Scotia are having terrific public relations problems because of an increase in the fees for people running on the same tracks that they have used for a long time. What is the state of readiness of those rail beds? Not a lot of rail traffic goes in and out of Cape Breton these days and I am concerned that there will be infrastructure costs. Will Rail America pick up the costs for fixing these railroad tracks, or the rail beds, rather?

**Mr. Wooder:** Sydport represents about 50 per cent of what is carried on the CBNS line currently. Three trains a week from Sydney transit to points west so the rail line is an operating one. I think the conventional wisdom is that some maintenance has been deferred on that line since CBNS has operated it. I have had the benefit of a report by a third party consultant that was produced by one of the terminal operators that has interest in Sydport. The consultant, a rail expert, did not condemn the line in any shape or form. Obviously, some upgrades and maintenance will need to be performed if we start shipping 6,000 boxes or 7,000 boxes a week on the line. However, the line is a 115-pound rail, it is in reasonably good shape and it is capable of double stacking so I assume CBNS has been looking for ways to underpin the viability of that line desperately for the last number of years. A provincial subsidy is in place now to support that line. It will expire in two years so I am confident that they are extremely interested in what we are up to here, and that any financial enhancements to that line would be more than forthcoming if we could present them with a business case.

**Senator Mercer:** We have a port in Halifax that is at 40 per cent capacity. We have a proposed facility at Melford that will be a million units or two million units in the second phase in their plan. Then, we are talking about a new terminal in Sydney.

I hate to put all our eggs in one basket but I would like to have one basket that was full at some point in time and not a lot of money needs to be spent in the Port of Halifax because everything

**M. Wooder :** Non. L'autoroute n'est pas double, et l'Eastern Cape Breton Atlantic Gateway Council aura certainement quelque chose à dire à ce sujet. Toutefois, ce n'est pas tant une question d'absence de voies, bien qu'elle pose problème, mais bien la distance à parcourir. On ne dessert pas le Midwest par camion.

**Le sénateur Mercer :** Ce ne sont pas les autoroutes qui nous inquiètent, mais bien les voies ferrées, et la voie ferrée appartient à Rail America, n'est-ce pas?

**M. Wooder :** Rail America appartient à Fortress, mais la voie ferrée entre Sydney et Truro, si j'ai bien compris, est la propriété de Cape Breton and Central Nova Scotia, CBNS, qui en est l'exploitant. Or, CBNS est la propriété de Rail America, qui est elle-même la propriété de Fortress.

**Le sénateur Mercer :** Ce sont les mêmes qui, à Cap-Breton et dans l'intérieur de la Nouvelle-Écosse, sont aux prises avec d'énormes problèmes de relations publiques en raison d'une hausse des tarifs imposée à ceux qui utilisent les mêmes voies ferrées qu'eux depuis si longtemps. L'assiette des rails convient-elle au transport de pareilles charges? Il ne se fait pas beaucoup de transport ferroviaire à destination ou en provenance de Cap-Breton actuellement, et je crains qu'il n'y ait des coûts d'infrastructure. Rail America assumera-t-elle le coût de réparer ces voies ferrées ou plutôt l'assiette des rails?

**M. Wooder :** Sydport est à l'origine de la moitié environ du transport effectué sur la voie de la CBNS actuellement. Chaque semaine, trois trains quittent Sydney vers des points situés à l'ouest, de sorte que la voie ferrée est exploitée. Il semble acquis et fondé de dire que certains travaux d'entretien sur cette voie ferrée ont été reportés depuis que la CBNS en a assumé l'exploitation. J'ai pu prendre connaissance du rapport d'un expert indépendant produit pour le compte d'un des exploitants de terminal qui détient un intérêt dans Sydport. Le consultant, un expert du transport ferroviaire, n'a rien trouvé à redire de la voie ferrée. Manifestement, il faudra effectuer certaines mises à niveau et de l'entretien si l'on veut y faire circuler entre 6 000 et 7 000 conteneurs par semaine. Toutefois, la voie ferrée est composée de rails de 115 livres, elle est dans un état raisonnablement bon et elle peut supporter des conteneurs empilés, de sorte que la CBNS doit désespérément chercher depuis plusieurs années des moyens d'en asseoir la viabilité. Le gouvernement provincial lui verse actuellement une subvention qui prendra fin dans deux ans. Par conséquent, je suis sûr qu'il s'intéresse vivement à ce que nous sommes en train de faire et qu'il serait plus que disposé à accroître l'aide financière pour cette voie ferrée si nous pouvions lui présenter une analyse de cas.

**Le sénateur Mercer :** Nous avons à Halifax un port qui est utilisé à 40 p. 100 de sa capacité. Nous projetons une installation à Melford qui, selon le plan, à la deuxième phase, prendra en charge un million ou deux d'unités. Et voilà qu'on parle maintenant d'un nouveau terminal à Sydney.

Il me répugne de mettre tous nos œufs dans le même panier, mais je préfère un seul panier qui est plein que d'avoir à dépenser beaucoup d'argent dans le port de Halifax parce que c'est là que



is there. We can more than triple our traffic in Halifax without spending an extra nickel so I find both Melford and Sydport difficult.

Melford says there will not be any government money. They say that. You have not said that so I suspect that you will want either some Gateway money or another type of government money to assist in some of the work in Sydport. I guess the ultimate question for all of us is, why would we do that when we have a port in Halifax we can use today if we had the business?

**Mr. Wooder:** Let me try to answer a couple of things. First, Laurentian has not approached government for any support for this terminal. The dredging issue is an interesting one because it is a common one. Nova Scotia Power, Xstrata and Laurentian are enabled by it. It facilitates a lot of commercial activity in the port way beyond the containers so whether there is a public-private partnership there that looks at dredging is another conversation. In terms of the capacity in Halifax, I do not doubt for a minute that the clever operators at Halterm and Ceres can stuff 10 pounds of feathers in a five-pound bag and do things more efficiently but we will not put money into this terminal. It will be driven by private sector investment where they see a need and an opportunity so if the terminal is built, presumably it will be because a fundamental business case there may not be satisfied in Halifax, or not satisfied in a way that is satisfactory to the users of the facility. The best I can do is talk about feedback we have had from the market. People that we are talking to, at least, do not see a Suez shuttle — large ships dumping large volumes at one time — necessarily in Halifax, or a terminal that has some of the land site infrastructure constraints that Halifax does.

**Senator Cowan:** The plan is an ambitious one, and I have a number of questions arising out of it. Perhaps following what Senator Oliver and Senator Mercer discussed, you talked about how this container terminal will handle a different type of traffic than Halifax, or would handle traffic in a different way than Halifax does now or can do. Can you comment on that difference? You said that the Sydport container terminal will be similar to the style of terminal that Melford plans. It will not be of the same magnitude but similar to the style and, I assume, operating methodology as well. Melford seems to be well-advanced in its planning, perhaps further along than Sydney at the present time. What happens to the Sydney plan if Melford is opened before your terminal?

se trouve tout. Nous pouvons plus que tripler le trafic à Halifax sans dépenser un sou de plus, de sorte que j'ai de la difficulté à accepter la nécessité de réaliser les projets de Melford et de Sydport.

Melford a dit qu'il n'y aura pas de subvention gouvernementale. C'est ce qu'elle a déclaré. Vous ne l'avez pas dit, de sorte que je soupçonne que vous souhaitez obtenir de l'argent alloué à la porte d'entrée ou d'autres formes d'aide gouvernementale pour effectuer certains travaux à Sydport. Je suppose que la question que nous posons tous, en fin de compte, est de connaître la raison pour laquelle il faudrait verser cet argent alors que nous avons à Halifax un port que nous pouvons utiliser dès maintenant si la demande y est.

**M. Wooder :** Avec votre permission, j'aimerais réagir à plusieurs points que vous avez soulevés. Tout d'abord, Laurentian n'a pas pressenti le gouvernement pour de l'aide au sujet de son terminal. La question relative au dragage est intéressante parce qu'elle est commune. Nova Scotia Power, Xstrata et Laurentian y trouvent toutes leur compte. Le dragage favorise une activité commerciale dans le port qui va bien au-delà des conteneurs, de sorte que le débat visant à déterminer s'il faut un partenariat public-privé là-bas pour examiner la question du dragage est tout autre. En termes de capacité à Halifax, je suis sûr que les savants exploitants de Halterm et Ceres trouveront le moyen de mettre 10 livres de plumes dans un sac de 5 livres et d'accomplir le travail de manière plus efficace, mais nous n'injecterons pas d'argent dans ce terminal. Les besoins d'investissement seront dictés par l'entreprise privée lorsqu'elle constatera l'existence d'un besoin et la possibilité d'y répondre, de sorte que si le terminal est construit, on peut supposer que c'est parce qu'une analyse fondamentale de cas pourrait ne pas être satisfaite à Halifax ou de façon qui soit satisfaisante pour les utilisateurs de l'installation. Le mieux que je puisse faire, c'est de vous dire ce que nous entendons sur le marché. Ceux avec lesquels nous communiquons, du moins, n'envisagent pas forcément le recours éventuel à des navettes comme à Suez — d'immenses navires qui débarquent d'un seul coup d'énormes volumes — à Halifax ou à un terminal ayant des contraintes imposées par l'infrastructure terrestre comme Halifax.

**Le sénateur Cowan :** Le plan est ambitieux, et j'ai plusieurs questions à son sujet. En réponse peut-être à ce qu'ont dit les sénateurs Oliver et Mercer, vous avez dit que ce terminal à conteneurs accueillera un genre différent de trafic que Halifax ou qu'il le fera différemment de ce que Halifax fait actuellement ou peut faire. Pouvez-vous nous parler de cette différence? Vous avez dit que le terminal à conteneurs de Sydport sera analogue à celui que projette Melford. Il n'aura pas la même envergure, mais il sera du même style et, je suppose, fonctionnera de la même façon. Melford semble bien avancée dans sa planification, peut-être un peu plus que Sydney actuellement. Qu'arrive-t-il au plan de Sydney si Melford ouvre son terminal avant le vôtre?

A final unrelated question is, have you been invited to go along on this junket to India that will be led by ministers Peter MacKay and Maxime Bernier, although I understand that Minister Bernier will not go there. Are you part of that junket?

**Mr. Wooder:** Let me try to answer those questions, maybe in the reverse. In terms of the India visit, we are not participating. I have had a discussion with Brian Bohunicky about that trip, and the thinking behind who was invited was that the two terminals that have existing container business would be represented, which are Saint John and Halifax. Neither Melford and Sydport were invited. I think the point of that mission is to market Nova Scotia, and that is of benefit to all of us so I am not particularly upset about the fact that I was not invited. Your speculation about how far advanced Melford is that we have been working on this terminal for almost two years. We have spent probably in excess of \$1.5 million. We are pleased where we are in the marketplace right now so to suggest they are further along than we are, I am not sure.

**Senator Cowan:** Let us assume for the purposes of discussion that they are.

**Mr. Wooder:** Right.

**Senator Cowan:** I am not comparing the two proposals at all. I am only saying, assuming they are open for business before you are, what does that do to your business?

**Mr. Wooder:** I guess we will see. There is a penchant in the business now for these carriers, and I think that penchant speaks to your first question. Carriers take delivery starting in 2008 of a large number of 16,000 TEU ships. I understand there are 8, 10 or 12 now on the books. They all have significant requirements in terms of the physical assets that they occupy, and some of these carriers are concerned about berthing priority. These ships cost about \$125 million to \$150 million a copy. Operators want to keep them moving. The ships are their core asset. They are concerned about the land side operation servicing them efficiently. You can visualize, with what we have here, easily putting together 5,000 foot unit trains or 10,000 foot unit trains simultaneously for different destinations. We have opportunities here that Halifax does not have, in the context of organizing themselves for success around that business case. It is not a condemnation of Halifax. Halifax does a lot of things well. As was commented earlier, they are constrained in both terminals by land and flexibility. Do you renovate your old house or do you have a big yard in which to build a new one? That is the reality of the situation.

**Senator Cowan:** Is that what you meant by the differences in approach?

**Mr. Wooder:** Yes: if we did not have the Suez Canal and if we did not have large vessels coming on-stream that pushed the envelope in terms of the requirements of the ports, then we would

Une dernière question sans rapport avec la précédente est de savoir si vous avez été invités à faire partie de la mission en Inde organisée par les ministres Peter MacKay et Maxime Bernier, bien que je crois savoir que le ministre Bernier ne sera pas du voyage. En ferez-vous partie?

**M. Wooder :** Si vous le voulez bien, j'aimerais répondre à ces questions dans l'ordre inverse peut-être. Pour ce qui est de la visite en Inde, non, nous n'y participons pas. J'ai parlé du voyage avec Brian Bohunicky, et on a lancé les invitations de manière à assurer une représentation des deux terminaux qui accueillent déjà des conteneurs, soit Saint John et Halifax. Ni Melford ni Sydport n'ont été invités. Cette mission a pour objet de faire la promotion de la Nouvelle-Écosse, et nous en profitons tous, de sorte que je ne suis pas particulièrement troublé du fait que je n'ai pas été invité. Quant à ce que vous avez dit au sujet de l'avancement des travaux de planification de Melford, je précise que nous travaillons à ce terminal depuis deux ans presque. Nous y avons probablement injecté plus d'un million et demi de dollars. Nous sommes satisfaits de la place que nous occupons actuellement sur le marché. Par conséquent, je ne suis pas si sûr que Melford est plus avancée que nous dans ses travaux.

**Le sénateur Cowan :** Supposons, aux fins de la discussion, qu'ils le sont.

**M. Wooder :** D'accord.

**Le sénateur Cowan :** Je ne compare pas les deux propositions du tout. Je demande seulement à savoir, en supposant que l'installation ouvre avant la vôtre, quel effet cela aura sur votre entreprise?

**M. Wooder :** Je suppose qu'il faudra attendre la suite pour le savoir. Dans ce secteur d'activité, il y a une tendance actuellement en faveur de ces gros transporteurs, et je crois que la tendance répond à votre première question. Les transporteurs prendront livraison dès 2008 d'un grand nombre de navires de 16 000 EVP. Je crois savoir qu'il y en a 8, 10 ou 12 actuellement dans les carnets de commande. Ces navires ont tous besoin de beaucoup d'espace, et certains transporteurs sont inquiets des priorités d'accostage. Les navires coûtent chacun entre 125 et 150 millions de dollars. Les exploitants souhaitent réduire au minimum les temps d'arrêt. Les navires sont leur principal actif. Ils désirent que ceux qui leur fournissent les services une fois accostés le fassent avec efficacité. Vous pouvez donc facilement concevoir le départ simultané de trains de 5 000 ou de 10 000 pieds vers des destinations différentes. Nous offrons des possibilités d'organisation que ne peut offrir Halifax, dans pareil contexte. Je ne condamne pas Halifax. Halifax fait bien de bonnes choses. Comme quelqu'un l'a fait remarquer tout à l'heure, ces deux terminaux sont limités par le manque d'espace et de flexibilité. Faut-il rénover la vieille maison ou la cour arrière est-elle assez grande pour en construire une nouvelle? Voilà ce dont il est question.

**Le sénateur Cowan :** Est-ce ce que vous voulez dire lorsque vous parlez de différences dans l'approche?

**M. Wooder :** Oui. S'il n'y avait pas de canal de Suez et que nous n'avions pas de nouveaux gros navires qui font augmenter les besoins dans les ports, il ne serait pas question de l'actuel



not be talking about this project because of the existing capacity. There is capacity in a lot of places right now. We have to service the client. If the client has a need that it feels is not met, then we fill that a different way. I think that is what Sydport represents. It is an opportunity whose time may have come because of a change in the way international shipping is taking place. We believe we could have this terminal up and running by Q4, 2010. Until the business community tells us that the project is not a runner, we will pursue it with the intention of being the next container terminal in the province.

**Senator Cowan:** Good; good luck and thank you.

**Senator Adams:** Your company has some interest in investment in wind generating?

**Mr. Wooder:** That is an interesting question. In fact, Luciano Lisi, who is of some notoriety now in the province, operates a company called Cape Breton Power. He hoped to install a multi-megawatt wind farm on our green field site but he is off doing other things, so we do not have any specific aspirations in terms of wind power at the moment.

**Senator Adams:** I am not sure in what area but I saw in the magazine that some company was interested in wind generating. Some people have tried it in the Arctic. There was a trade show at a conference in L.A. last June. We will have another one in Texas in June. We are looking to something in the future in the Arctic, in Nunavut. We are promoting more windmills. We have high-cost power. Right now, I own a house at Nunavut, and it costs me 45 cents a kilowatt hour. If I have a motel or something like that, it is 47 cents a kilowatt hour. We are looking for companies that may be able to visit there in the future to try mostly the windmills that are made in Europe. They have not really been tested in cold weather in the Arctic and in the summer months. Usually, they can operate in winds only up to about 60 kilometres an hour. They have to slow down and put the brakes on, and the brakes do not work in winds that go up to 70 or 80 kilometres an hour. Is your company, energy or something, looking into future things like windmills in Arctic?

**Mr. Wooder:** I know, from talking to Mr. Lisi, that the wind regime in Cape Breton is superb. Of course, many turbines are being installed but none of Laurentian's business plan is related to wind turbines at the moment, sir.

**Senator Adams:** I have another question relating to another committee I am on in the fishery. About three or four years ago, we travelled to Halifax and New Brunswick and talked about a natural gas pipeline to Boston and New York. I do not know what happened in Halifax.

projet parce que la capacité existante suffirait à répondre à la demande. Beaucoup d'installations fonctionnent actuellement à capacité partielle. Il faut fournir les services au client. Si le client a un besoin qu'il estime ne pas être satisfait, alors nous trouvons un autre moyen d'y répondre. C'est, selon moi, ce que représente Sydport. C'est une possibilité qui s'offre en raison d'un changement survenu dans la façon dont s'effectue le transport international. Nous prévoyons pouvoir commencer à exploiter le terminal dès le dernier trimestre de 2010. Jusqu'à ce que le milieu des affaires nous dise que le projet n'est pas dans la course, nous le poursuivrons avec l'intention de nous imposer comme le second terminal à conteneurs de la province.

**Le sénateur Cowan :** Fort bien. Je vous souhaite bonne chance dans cette entreprise et je vous remercie.

**Le sénateur Adams :** Votre entreprise s'intéresse-t-elle à la production d'énergie éolienne?

**M. Wooder :** Voilà une question intéressante. En fait, Luciano Lisi, qui s'est acquis une certaine notoriété dans la province, exploite une société appelée Cape Breton Power. Il espérait installer un parc éolien de plusieurs mégawatts dans notre champ vert, mais il est ailleurs en train de faire autre chose, de sorte que nous n'avons pas d'aspiration particulière à produire de l'énergie éolienne actuellement.

**Le sénateur Adams :** Je ne suis pas sûr de la région dont il était question, mais j'ai lu dans un magazine qu'une société s'intéressait à produire de l'énergie éolienne. Certains en ont fait l'essai dans l'Arctique. Il y avait un salon professionnel dans le cadre d'une conférence à Los Angeles en juin dernier. Il y en aura un autre au Texas, en juin. Nous envisageons d'installer des éoliennes plus tard dans l'Arctique, au Nunavut. Nous faisons la promotion d'une augmentation des éoliennes. Nous produisons une énergie à coût élevé. Actuellement, je suis propriétaire d'une maison au Nunavut, et l'électricité là-bas me coûte 45 ¢ le kilowatt-heure. Si j'étais propriétaire d'un motel ou d'un établissement commercial, je paierais 47 ¢ le kilowatt-heure. Nous sommes à la recherche de sociétés qui pourraient venir là-bas faire l'essai surtout des éoliennes construites en Europe. Ces éoliennes n'ont pas vraiment été mises à l'essai par temps froid dans l'Arctique et durant l'été. Habituellement, elles peuvent fonctionner lorsque les vents ne dépassent pas 60 kilomètres-heure environ. Il faut les ralentir ou mettre les freins, et les freins ne fonctionnent pas si les vents soufflent plus fort que 70 ou 80 kilomètres-heure. Votre société, Energy je ne sais plus quoi, est-elle en train d'examiner des projets futurs comme des éoliennes dans l'Arctique?

**M. Wooder :** Je sais, pour en avoir parlé avec M. Lisi, que le régime des vents au Cap-Breton est superbe. Bien sûr, de nombreuses turbines y sont installées, mais la Laurentian n'a pas de turbines éoliennes dans sa mire actuellement, monsieur.

**Le sénateur Adams :** J'ai une autre question concernant un autre comité dont je suis membre, celui des pêches. Il y a trois ou quatre ans environ, nous nous sommes rendus à Halifax et au Nouveau-Brunswick, et il avait été question d'un gazoduc reliant la province à Boston et à New York. J'ignore ce qui s'est produit à Halifax.

In the meantime, the military or navy in the future are looking to build a tank farm along the coast between Nova Scotia and New Brunswick because of what happened in New York, 9/11. In the future for the tank farm, have you been looking between the American coast, Boston and New York, et cetera, and the East Coast of Canada?

**Mr. Wooder:** I have some understanding of the oil and gas business because of my previous life. Again, in the context of Laurentian and what I am up to in Cape Breton, natural gas is the furthest thing from my mind right now. I wake up thinking about containers, to be perfectly honest.

**The Chair:** Thank you, Mr. Wooder, for your presence here and your interesting presentation. We look forward to knowing more of what happens next.

Senators, we are at the end of our meeting in Halifax. I think we have all benefited from the warm hospitality of Nova Scotia, and I wish to thank the witnesses who appeared before us. It will be interesting to know how much these meetings help us in preparing our study and the report that we will table as soon as possible.

Thank you, senators for your presence and your great cooperation. We appreciate the work by our translators, our technicians and staff to prepare for this trip and make it the best trip possible here in Nova Scotia. We enjoyed the hospitality of the Port of Halifax and we appreciate the cooperation we had from everybody here.

The committee adjourned.

Dans l'intervalle, les militaires ou la marine examinent la possibilité de construire un parc de stockage le long de la côte entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick en raison des attaques du 11 septembre à New York. À l'égard de ce parc de stockage, avez-vous examiné la côte américaine, Boston et New York et ainsi de suite, et la côte Est du Canada?

**M. Wooder :** Parce que j'ai déjà travaillé dans le domaine, je m'y connais un peu en pétrole et en gaz. À nouveau, dans le contexte de la Laurentian et de ce que je suis en train de faire à Cap-Breton, ce n'est pas le gaz naturel qui me vient à l'esprit actuellement. Je me réveille avec l'image de conteneurs, pour être parfaitement honnête.

**La présidente :** Monsieur Wooder, je vous remercie de votre présence et de votre intéressant exposé. Il nous tarde de connaître la suite.

Chers collègues, voilà qui met fin à notre réunion de Halifax. Je crois que nous avons tous profité du chaleureux accueil néo-écossais et je tiens à remercier les témoins qui sont venus nous rencontrer. Il sera intéressant de voir à quel point ces réunions nous seront utiles pour rédiger notre rapport, que nous déposerons le plus tôt possible.

Chers collègues, je vous remercie de votre présence et de votre grande coopération. Nous sommes également reconnaissants aux interprètes, aux techniciens et aux employés qui ont travaillé à faire de ce voyage en Nouvelle-Écosse une expérience agréable. Nous avons été fort bien accueillis par le port de Halifax et nous sommes reconnaissants à tous de leur coopération.

La séance est levée.





*Halifax Partnership:*

Stephen Dempsey, President and Chief Executive Officer;  
Dan English, Chief Administrative Officer, Halifax Regional Municipality.

*Dalhousie University:*

John D. Mabley, Vice-President, University Relations;  
Linda Hutchison, Associate Director of Advancement.

**Friday, February 9, 2008**

*Atlantic Institute for Market Studies:*

Charles Cirtwill, Acting President;  
Barrie Hebb, Research Economist.

*International Longshoremen's Association Council of Unions:*

David Cranston, President / Business Agent, I.L.A. Local 269;

Fred R. Rhodenizer, Vice-President, I.L.A. Local 269;

John W. Campbell, President, I.L.A. Local 1825.

*Halifax Gateway Council:*

James Frost, Executive Director;  
John Hamblin, Member of the Board of Directors, Halifax Gateway Council, and President, Clarke IT Solutions Inc.

*Consolidated Fastfrate:*

Rob Pittman, Halifax Branch Manager.

*Laurentian Energy:*

James Wooder, Chief Executive Officer, Sydport Container Terminal Project.

*Greater Halifax Partnership :*

Stephen Dempsey, président-directeur général;  
Dan English, agent administratif principal, Municipalité régionale de Halifax.

*Université NSCAD :*

John D. Mabley, vice-président, Relations avec l'Université;  
Linda Hutchison, directrice adjointe à la promotion.

**Saturday, February 9, 2008**

*Atlantic Institute for Market Studies :*

Charles Cirtwill, président par intérim;  
Barrie Hebb, économiste chargé de recherches.

*Conseil des syndicats de l'International Longshoremen's Association :*

David Cranston, président / agent d'affaires, I.L.A. section locale 269;

Fred R. Rhodenizer, vice-président, I.L.A. section locale 269;

John W. Campbell, président, I.L.A. section locale 1825.

*Halifax Gateway Council :*

James Frost, directeur exécutif;  
John Hamblin, membre du conseil d'administration, Halifax Gateway Council, et président, Clarke IT Solutions Inc.

*Consolidated Fastfrate :*

Rob Pittman, gestionnaire du bureau de Halifax.

*Laurentian Energy :*

James Wooder, président-directeur général, Projet de terminal à conteneurs de Sydport.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

#### WITNESSES

**Friday, February 8, 2008 (morning meeting)**

*Halifax Port Authority:*

Karen Oldfield, President and Chief Executive Officer;  
Paul MacIsaac, Senior Vice-President;  
George Malec, Vice-President, Business Development and  
Operations.

**Friday, February 8, 2008 (afternoon meeting)**

*Atlantic Provinces Economic Council (APEC):*

David Chaundy, Senior Economist.

*Melford International Terminal Inc.:*

Paul Martin, President;  
Bob Stevens, Chief Executive Officer;  
John Vickerman, Principal, TranSystems Corporation;  
Richie Mann, Vice-President, Marketing.

*Atlantic Canada Opportunities Agency (ACOA):*

Deborah Windsor, Vice-President, Nova Scotia;  
Janine Fraser, Policies Analyst.

*(Continued on previous page)*

#### TÉMOINS

**Le vendredi 8 février 2008 (séance du matin)**

*Administration portuaire de Halifax :*

Karen Oldfield, présidente et directrice générale;  
Paul MacIsaac, vice-président principal;  
George Malec, vice-président, Opérations et Développement  
affaires.

**Le vendredi 8 février 2008 (séance de l'après-midi)**

*Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CEPA) :*

David Chaundy, économiste principal.

*Melford International Terminal Inc. :*

Paul Martin, président;  
Bob Stevens, président-directeur général;  
John Vickerman, directeur, TranSystems Corporation;  
Richie Mann, vice-président Marketing.

*Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA)*

Deborah Windsor, vice-présidente, Nouvelle-Écosse;  
Janine Fraser, analyste des politiques.

*(Suite à la page précédente)*





Second Session  
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

Deuxième session de la  
trente-neuvième législature, 2007-2008

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*

The Honourable LISE BACON

*Présidente :*

L'honorable LISE BACON

Wednesday, February 13, 2008

Le mercredi 13 février 2008

**Issue No. 6**

**Fascicule n° 6**

**Tenth meeting on:**

The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

**Dixième réunion concernant :**

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

**First (final) meeting on:**

Bill C-8, An Act to amend the Canada  
Transportation Act (railway transportation)

**Première (dernière) réunion concernant :**

Le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur  
les transports au Canada (transport ferroviaire)

INCLUDING:  
THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Bill C-8)

Y COMPRIS :  
LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Le projet de loi C-8)

APPEARING:

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister  
of Transport, Infrastructure and Communities

COMPARAÎT :

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre  
des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Dawson	(or Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Change in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Dawson substituted for that of the Honourable Senator Cowan (*February 11, 2008*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente* : L'honorable Lise Bacon

*Vice-président* : L'honorable Donald H. Oliver  
et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\*Membres d'office

(Quorum 4)

*Modification de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Dawson est substitué à celui de l'honorable Cowan (*le 11 février 2008*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, February 12, 2008:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Johnson, seconded by the Honourable Senator Brown, for the second reading of Bill C-8, An Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation).

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Nolin, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* le mardi 12 février 2008:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Johnson, appuyée par l'honorable sénateur Brown, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire).

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Nolin, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, February 13, 2008  
(11)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:22 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Oliver, Tkachuk and Zimmer (8).

*In attendance:* John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

**WITNESS:**

*Prince Rupert Grain Ltd.:*

Jeff Burghardt, President and Chief Executive Officer.

Mr. Burghardt made a statement and answered questions.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 12, 2008, the committee began its consideration of Bill C-8, *An Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation)*.

**APPEARING:**

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

**WITNESSES:**

*Transport Canada:*

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy;

Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services.

Mr. Jean made a statement and, with the witnesses from Transport Canada, answered questions.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-8.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mercredi 13 février 2008  
(11)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 22, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Oliver, Tkachuk et Zimmer (8).

*Également présents :* John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son examen relatif au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

**TÉMOIN :**

*Prince Rupert Grain Ltd. :*

Jeff Burghardt, président-directeur général.

M. Burghardt fait une déclaration et répond aux questions.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 12 février 2008, le comité entreprend son examen du projet de loi C-8, *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire)*.

**COMPARAÎT :**

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

**TÉMOINS :**

*Transports Canada :*

Helena Borges, directrice générale, Politique du transport de surface;

Alain Langlois, avocat, Services juridiques.

M. Jean fait une déclaration et, aidé des témoins de Transports Canada, répond aux questions.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-8.

Il est convenu de réserver le titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

It was agreed that clause 6 carry.  
It was agreed that clause 7 carry.  
It was agreed that clause 8 carry.  
It was agreed that clause 9 carry.  
It was agreed that the title carry.  
It was agreed that the bill be adopted without amendment.  
It was agreed that the chair report the bill to the Senate.

At 8:20 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu d'adopter l'article 6.  
Il est convenu d'adopter l'article 7.  
Il est convenu d'adopter l'article 8.  
Il est convenu d'adopter l'article 9.  
Il est convenu d'adopter le titre.  
Il est convenu d'adopter le projet de loi sans amendement.  
Il est convenu que la présidence fasse rapport du projet de loi au Sénat.

À 20 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,  
Denis Robert  
Clerk of the Committee



**REPORT OF THE COMMITTEE**

Thursday, February 14, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**FOURTH REPORT**

Your Committee, to which was referred BILL C-8, *An Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation)*, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, February 12, 2008, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le vice-président,*

DONALD H. OLIVER

*Deputy Chair*

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le jeudi 14 février 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

**QUATRIÈME RAPPORT**

Votre Comité, auquel a été déféré le projet de loi C-8, *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire)*, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 12 février 2008, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 13, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-8, An Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation), met this day at 6:22 p.m. to give consideration to the bill, and to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Today we will continue our examination on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Our first witness this evening is Jeff Burghardt from Prince Rupert Grain Ltd.

**Jeff Burghardt, President and Chief Executive Officer, Prince Rupert Grain Ltd.:** Thank you. I am aware that the committee was in Prince Rupert a couple of weeks ago. Unfortunately, I was out of town; otherwise, I would have welcomed the opportunity to present to you at that time.

I will provide the committee with a brief recap of our company. Prince Rupert Grain is primarily an export, trading and terminal handling company. We operate the largest grain export facility on the West Coast of Canada. We will export approximately 5 million tonnes of grain this year through our facility in Prince Rupert. That represents about 35 per cent of all West Coast grain traffic. Depending where final volumes end up, between 15 per cent and 20 per cent of all Canada's grain exports will move through our facility.

We are a large, modern, efficient terminal that continues, year after year, to be better and better appreciated by shippers of bulk grain and overseas customers. We spent a period of time in the late 1990s overcoming changes to the Western Grain Transportation Act, WGTA. When Prince Rupert Grain was built in the early 1980s, one of the provisions within the Western Grain Transportation Act was that there would be parity on freight rate structure whether you were going to the Port of Prince Rupert or to the Port of Vancouver. That was designed to not punish a new gateway or corridor with a higher freight rate and not have it utilized.

Those provisions were lost in 1996 when the WGTA was repealed. Immediately, it became 20 per cent more expensive to ship grain through Prince Rupert than through Vancouver. It has taken us a number of years to overcome that but I am pleased to

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 13 février 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été saisi du projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire), se réunit aujourd'hui à 18 h 22 pour étudier et faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la Porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et des portes à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente :** Aujourd'hui, nous poursuivons l'examen sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la Porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Notre premier témoin, ce soir, est Jeff Burghardt, de Prince Rupert Grain Ltd.

**Jeff Burghardt, président-directeur général, Prince Rupert Grain Ltd. :** Merci. Je sais que le comité est venu à Prince Rupert il y a deux semaines. Malheureusement, je n'y étais pas; autrement, j'aurais été heureux de pouvoir vous rencontrer à ce moment-là.

Je vais faire pour le comité un bref récapitulatif sur notre compagnie. Prince Rupert Grain est principalement une compagnie d'exportation, de commerce et de manutention au terminal. Nous exploitons la plus vaste installation d'exportation de grain de la côte ouest du Canada. Nous exporterons environ cinq millions de tonnes de grain cette année qui passera par nos installations de Prince Rupert. Ceci représente environ 35 p. 100 de l'ensemble du trafic du grain de la côte ouest. Selon les destinations finales des volumes, entre 15 et 20 p. 100 des exportations de grain du Canada passent par nos installations.

Nous avons un vaste terminal moderne et efficace qui, d'année en année, est de mieux en mieux apprécié par les expéditeurs de grain en vrac et les clients à l'étranger. Nous avons pris un certain temps, à la fin des années 1990, à surmonter les changements apportés à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la LTGO. Quand Prince Rupert Grain avait été construit, au début des années 1980, l'une des dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest assurait la parité des tarifs-marchandises, qu'on aille au port de Prince Rupert ou à celui de Vancouver. Ceci visait à ne pas pénaliser un nouveau portail ou corridor par des frais de transport plus élevés, qui feraient obstacle à son utilisation.

Ces dispositions ont été éliminées en 1996 quand la LTGO a été abrogée. Soudainement, les coûts de l'expédition du grain à partir de Prince Rupert ont augmenté de 20 p. 100 par rapport au grain qui passait par Vancouver. Il nous a fallu plusieurs années pour



report this evening that, with those statistics and our volumes, we are now back in a position such that our business is significantly more established and, in my view, on a sustainable course. We offer the lowest rail freight structure, and the lowest rates for terminal throughput handling and conditioning of grain of any West Coast facility. As well, we have substantially overhauled our labour arrangements in Prince Rupert.

We have chosen to break away from all of the coast-wide employer association groups and to bargain directly with our employees in a direct employer-employee relationship. Certainly, the employees and the associated unions were somewhat fearful in 2002 when we introduced this. However, we have successfully negotiated through two rounds of bargaining without labour disruption and the fact is, the employees in Prince Rupert earn a higher wage than employees in Vancouver, and yet we have accomplished a higher productivity rate. We are an example of what is possible by greater utilization of the Port of Prince Rupert and the Northwest Corridor.

I know you are here this evening specifically to discuss the containerization aspects across Canada. However, I see from the agenda that the committee is close on its deliberations of Bill C-8. There are a number of provisions in the bill that we support and I would encourage the committee to see Bill C-8 through to its conclusion.

Bill C-8 represents a tremendous amount of movement on the part of a number of people. The shipping community, the Western Canada shipping community and the railways have all said that this bill is a right step. It would be unfortunate, after so many years of dialogue on that specific point, if there were another setback.

I appreciate the efforts of CN, Canadian National. They have done a tremendous job over the last number of years to encourage traffic to move off the West Coast. They have been a tremendous, commercially based organization and are a tough group to do business with in terms of what they demand, their efficiency, their productivity rates, and how they value their asset base. They are a big part of the success of our company and of what is happening in the Port of Prince Rupert. If they are on board with this, we should try to see the bill through to fruition.

With regard to the possibilities around containerization, the clerk circulated copies of a report that I had the opportunity to co-author with two colleagues for the Minister of International Trade, the Honourable David Emerson. The report was largely designed around container flows and what Canada needs to do to improve its container traffic through the country. The time is such that we need to be bold in our vision for where we want container traffic to go. There is a tremendous opportunity in Canada to be a great gateway for bringing products from Asia into the heartland of North America.

nous en remettre, mais j'ai le plaisir de pouvoir dire ce soir que, avec ces statistiques et nos volumes, nous nous sommes fait une place qui fait que notre entreprise est nettement plus fermement établie et, selon moi, sur une voie durable. Nous offrons les tarifs-marchandises les plus bas pour le transport par rail, et les plus faibles tarifs pour la manutention des produits et le conditionnement du grain au terminal comparativement à n'importe quelle autre installation de la côte ouest. De plus, nous avons largement révisé nos arrangements syndicaux à Prince Rupert.

Nous avons choisi de nous dissocier de tous les groupes d'associations d'employeurs de la côte et de traiter directement avec nos employés, dans le cadre d'une relation employeur-employés. Il est certain que les employés et les syndicats associés étaient quelque peu craintifs, en 2002, quand nous avons proposé cela. Cependant, nous avons réussi à négocier en deux rondes de négociations sans interruption du travail, et le fait est que les employés de Prince Rupert gagnent plus que ceux de Vancouver, et pourtant nous avons maintenant un taux de productivité plus élevé. Nous sommes un exemple de ce qui est possible quand on fait un meilleur emploi du port de Prince Rupert et du corridor nord-ouest.

Je sais que vous êtes ici ce soir pour discuter surtout des aspects de la conteneurisation dans tout le Canada. Cependant, je vois sur l'ordre du jour que les délibérations du comité sur le projet de loi C-8 tirent à leur fin. Il se trouve dans ce projet de loi plusieurs dispositions que nous appuyons, et j'encourage le comité à terminer rapidement son étude du projet de loi C-8.

Le projet de loi C-8 représente une énorme quantité de mouvement pour bien des gens. La communauté de la marine marchande, le milieu maritime de l'ouest du Canada et les chemins de fer ont dit que ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. Il serait malheureux, après tant d'années de dialogue sur cet élément particulier, de subir un autre recul.

J'apprécie les efforts du CN, le Canadien National. Il a fait énormément, ces dernières années, pour encourager le trafic à partir de la côte ouest. C'est une énorme organisation commerciale, un groupe qui est dur en affaires, en raison de ses exigences, son efficacité, son taux de productivité, et la valeur qu'il accorde à l'ensemble de ses immobilisations. Il est pour beaucoup dans le succès de notre compagnie, et dans ce qui arrive au port de Prince Rupert. S'il s'intéresse à ceci, nous devrions essayer de concrétiser ce projet de loi.

En ce qui concerne les possibilités entourant la conteneurisation, le greffier a distribué des exemplaires de rapport que j'ai eu la chance de rédiger avec deux collègues pour le ministre du Commerce international, l'honorable David Emerson. Le rapport concernait principalement le flux des conteneurs et ce que le Canada doit faire pour améliorer le trafic de conteneurs dans le pays. La conjoncture fait que nous devons nous montrer ambitieux dans notre vision de l'avenir du trafic de conteneurs. Voilà une chance énorme, au Canada, d'être la grande porte par laquelle les produits de l'Asie pénètrent jusqu'au cœur de l'Amérique du Nord.

Many of those products will be destined for the American marketplace, but the urban markets of Canada will be well served if we decide to take a larger share of the import of container activity off the West Coast of all of North America. In developing that broad vision, we need to go beyond the characterizations that, as long as we are just a little better than the Ports of Los Angeles, Long Beach and Seattle, people will do business with us.

There is tremendous underutilization within the northern corridor and the Port of Prince Rupert. The infrastructure investment required for it to take on a significant share of container traffic is certainly a lot less than what is required in the Port of Vancouver, and that must not be lost. If we want to have that larger market share, we need to facilitate infrastructure investment. When you do that, of course, right away, whether through the port authority structure or commercial investment, there is an expectation that the federal government will provide the basic marine infrastructure for any of those facilities to be built upon.

As soon as that question is asked, you have to ask where the best value is for that taxpayer money to be spent. In answering that question, I would put to you that we need to rationalize the expenditures between the Port of Prince Rupert and the Port of Vancouver.

If we look to utilizing the excess capacity that exists on the northern line, you will add value to goods as they enter the country as well as when they leave if you try to take advantage of that existing excess capacity before we necessarily consider all investment in Vancouver. As a result, Canada needs to be thinking broadly in terms of facilitating that northern investment, and at the end I believe it can be accomplished with less taxpayer dollars having to be spent.

It also means that we need to be thinking broadly in terms of our labour environment. I purposely mentioned to you very briefly the example of my company and what we have done. As my colleagues and I travelled the world looking at other container operations and marine structures in various ports, we were struck by how people have dealt with their labour situations. It is no secret that the longshore marine maritime employer model in Canada and the United States is an expensive one. People have found ways in other jurisdictions, in other countries around the world, to deal with it differently. They have taken on the high cost; they have found ways to improve their productivity rates beyond the West Coast of North America; and in many cases they have even moved to automated systems to avoid many of the existing bad practices in that longshoreman maritime employer model. Certainly, we need leadership from the federal government in overhauling that side.

Un grand nombre de ces produits seront destinés au marché américain, mais les marchés urbains du Canada seront bien servis si nous décidons de prendre une plus grande part de l'activité d'importation de conteneurs de la côte ouest de toute l'Amérique du Nord. En formulant cette vaste vision, il faut voir plus loin que de simplement se dire que dans la mesure où nous sommes un peu mieux que les ports de Los Angeles, Long Beach et Seattle, c'est avec nous qu'on fera affaire.

Le corridor nord et le port de Prince Rupert sont terriblement sous-utilisés. L'investissement qu'il faudrait faire dans l'infrastructure pour qu'ils prennent une grande part du trafic de conteneurs est certainement nettement inférieur à ce qu'il faudrait investir dans le port de Vancouver, et c'est quelque chose qu'il ne faut pas perdre de vue. Si nous voulons une plus grande part du marché, il nous faut faciliter l'investissement dans l'infrastructure. Il est certain que ce faisant, immédiatement, que ce soit par la structure de l'administration portuaire ou un investissement commercial, les gens s'attendent à ce que le gouvernement fédéral fournisse l'infrastructure maritime de base sur laquelle seront construites ces installations.

Aussitôt qu'est posée la question, il faut se demander où il est le plus valable de dépenser l'argent des contribuables. Je répondrais à cela qu'il nous faut rationaliser les dépenses entre le port de Prince Rupert et celui de Vancouver.

Si on veut exploiter la capacité excédentaire qui existe sur la ligne du nord, on augmentera la valeur des biens à leur entrée au pays de même qu'à leur sortie en essayant de tirer parti de cette capacité excédentaire existante avant de nécessairement envisager de tout investir à Vancouver. C'est pourquoi le Canada doit élargir son horizon de réflexion pour faciliter cet investissement dans le nord, et en fin de compte, je pense que cela peut se faire en dépensant moins de l'argent des contribuables.

Cela signifie aussi qu'il faut élargir cette réflexion en ce qui concerne le contexte de la main-d'œuvre. J'ai donné à dessein, très brièvement, l'exemple de ma compagnie et de ce que nous avons fait. Alors que mes collègues et moi-même sillonnions le monde pour visiter d'autres installations de conteneurs et structures maritimes dans divers ports, nous avons été frappés par la manière dont les gens composaient avec la situation de l'emploi. Ce n'est pas un secret que le modèle d'employeur de débardeurs dans les ports maritimes du Canada et aux États-Unis est très coûteux. Il y en a qui ont trouvé des moyens, ailleurs, dans d'autres pays du monde, de composer autrement avec cette situation. Ils ont assumé les coûts élevés; ils ont trouvé des moyens d'améliorer leurs taux de productivité au-delà de la côte ouest de l'Amérique du Nord; et dans bien des cas, ils ont même adopté des systèmes automatisés pour éliminer un grand nombre des mauvaises pratiques actuelles du modèle de l'employeur de débardeurs maritime. Il est certain qu'une réforme de ces pratiques exigerait le leadership du gouvernement fédéral.



The other area required for boldness is railway balance. Certainly, Bill C-8 offers a good step toward that. However, if we are to move containers effectively into the heartland of North America, shipping companies from overseas will demand higher performance from our railways.

I would offer to you one example that was shared with us. The Maersk shipping line, which throughout the world has between a 30- and 35-per-cent market share, last winter suspended all of its delivery contracts into the heartland of North America. It said to its customers, "We will gladly deliver to the Port of New York, Los Angeles or wherever; we will deliver to tidewater, but we will not take responsibility for delivering into the heartland of North America." They said that was because of the unreliability of rail service.

As we look at our Canadian carriers, I suggest that they are better from a service standpoint than the American carriers, but they are not so much better that container companies do not look to other investment opportunities in other parts of the world now before they look to the North American opportunity.

This is the main point I would like to establish with you this evening. We need to do all of these import activities and attractions so we have the opportunity to balance that with the export of Canadian products through that same gateway. If we do not attract significant volumes of container traffic into Vancouver, Prince Rupert and, arguably, Halifax, we will not have the opportunity to fill the containers that are coming into this country and transiting back empty with products from Canada. Surely, if we are going to have a strong Asia-Pacific Gateway vision and strategy, it has to end with us improving the amount of products we send out of the country, and that will not happen unless we do some of the things I am suggesting. It is no good if we only import product into Prince Rupert, because all we will then have is lineup after lineup of trains moving across the Prairies and offloading in Chicago and Memphis. There has to be some backhaul opportunity created, whether in agricultural products, forestry products, manufactured products such as furniture, or petrochemical products coming out of the oil sands.

Container companies and railways want to deal in large volumes. They are not interested in being a small export opportunity. They will not stop for 10, 20 or 50 containers; they want unit train sizes. That is how they are used to doing business and that is how they will demand it be done.

I suggest the time is right for us to be bold and say, "Let's facilitate strong infrastructure investment; let's facilitate the underutilized capacity of the northern line." I know that you heard from other people in Prince Rupert who are suggesting there are tremendous opportunities there. I support those initiatives, and I believe that if we try to run some balanced

Autre chose qui exige de l'audace, c'est l'équilibre du trafic ferroviaire. Le projet de loi C-8, c'est vrai, fait un bon pas en ce sens. Cependant, si nous voulons transporter efficacement les conteneurs jusqu'au cœur de l'Amérique du Nord, les compagnies maritimes de l'étranger exigeront un rendement nettement meilleur de nos compagnies ferroviaires.

Je peux vous donner un exemple qui nous a été exposé. La compagnie maritime Maersk, qui détient dans le monde entier de 30 à 35 p. 100 du marché, a suspendu en hiver dernier tous ses contrats de livraison au centre de l'Amérique du Nord. Elle a dit à ses clients « nous livrerons volontiers aux ports de New York, de Los Angeles ou d'ailleurs; nous livrerons aux silos, mais nous ne nous engagerons pas à livrer des marchandises jusqu'au cœur de l'Amérique du Nord ». Tout cela, à cause du manque de fiabilité du service ferroviaire.

Si on regarde nos transporteurs canadiens, je dirais qu'ils offrent un meilleur service que les transporteurs américains, mais pas meilleur au point que les compagnies de conteneurs ne cherchent pas d'autres possibilités d'investissement dans d'autres régions du monde maintenant avant d'envisager l'option nord-américaine.

C'est ce que je tiens surtout à faire comprendre ce soir. Il nous faut concrétiser toutes ces activités et attractions pour l'importation pour avoir la possibilité de l'équilibrer avec les exportations par la même porte de produits canadiens. Si nous n'attirons pas de volumes importants de transport de conteneurs à Vancouver, Prince Rupert et, on pourrait le soutenir, Halifax, nous n'aurons pas la chance de pouvoir remplir les conteneurs qui entrent dans le pays et qui retournent vides, sans marchandises du Canada. Si notre vision et notre stratégie de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique sont solides, elles doivent donner lieu à une augmentation de la quantité de marchandises que nous expédions du pays, et cela n'arrivera pas à moins que nous fassions certaines des choses que je suggère. Il ne suffit pas de seulement importer des produits par Prince Rupert, parce que tout ce que cela donnera, ce sont des files et des files de trains traversant à la queue-leu-leu les Prairies pour se décharger à Chicago et Memphis. Il faut créer une possibilité de trafic à contre-courant, que ce soit avec des produits agricoles, des produits forestiers, des produits manufacturés comme les meubles, ou des produits pétrochimiques en provenance des sables bitumineux.

Les compagnies de conteneurs et les compagnies ferroviaires veulent transporter de gros volumes. Elles ne s'intéressent pas aux possibilités de petites exportations. Elles n'arrêteront pas 10, 20 ou 50 conteneurs; elles veulent compter par train-bloc. C'est ainsi qu'elles veulent faire des affaires, et c'est ainsi qu'elles exigeront d'en faire.

Je vous dirais que le temps est venu pour nous de nous montrer audacieux et de dire « favorisons donc les grands investissements dans l'infrastructure; donnons un coup de pouce à la capacité sous-utilisée de la ligne du nord ». Je sais que d'autres gens de Prince Rupert vous ont parlé des énormes possibilités qui s'y offrent. J'appuie ces initiatives, et je pense que si nous essayons

approaches between the southern gateway of Vancouver and the northern gateway, we can surely facilitate this higher level of container traffic.

If all of this can come about, I can tell you that my company is certainly prepared to invest in Prince Rupert to load containers, to stuff them with agricultural products, to not only ship bulk products but to look to the specialty grain markets and the malt grain markets and have that established in Prince Rupert and move offshore from there.

There are opportunities. We know that if we can develop some size, some activity and some volume, those things will materialize. I encourage us to think of those things as we move forward.

**The Chair:** Thank you, Mr. Burghardt.

In your report you recommend that oversight of B.C. ports be shifted from the federal to the provincial government. Why would a shift from federal to provincial oversight improve the operation of B.C. ports? Given the fact that B.C. ports are agents of the Crown, do you envision a change in the Canada Marine Act to allow for this change?

**Mr. Burghardt:** There is no doubt that accomplishing this is quite a task. We were taken by the shared land-use responsibilities that exist between municipalities, the Province of British Columbia and those Crown agents, the port authorities. In trying to plan marine infrastructure investment there is not only the dockside investment that must be considered. The upstream road and rail investments and the inland container terminal activities need to be facilitated by responsible and complete land-use management and long-term planning.

Over the years, I have seen that the provincial government is taken by wanting to establish this large container traffic as a way of seeing more manufacturing and more value-added exports opportunities that I spoke of earlier.

Somehow, we need an entity that has complete responsibility for all of those aspects. Should it be run by the province? Should it be run by the federal government? I suppose that is open for debate, but we cannot continue to have two groups trying to get together on this. There have been over the years too many disconnects, and I think that is what we are appealing to.

**The Chair:** You refer to systems in various jurisdictions around the world. Which ports provide the best examples of governance models for Canada's ports to follow?

**Mr. Burghardt:** There are many varied models. One of the challenges of the democratic states of the United States and Canada is that we must be participatory of all interests. There are other jurisdictions that move ahead more rapidly.

d'équilibrer les initiatives entre la porte du sud de Vancouver et la porte du nord, nous pouvons certainement faciliter cette augmentation du trafic de conteneurs.

Si tout cela peut se réaliser, je peux vous dire que ma compagnie est tout à fait prête à investir à Prince Rupert pour charger des conteneurs, à les remplir de produits agricoles, à non seulement transporter des marchandises en vrac, mais aussi à s'intéresser aux marchés spécialisés du grain et aux marchés du malt, à les établir à Prince Rupert et expédier les produits de là.

Il y a des créneaux. Nous savons que si nous pouvons atteindre une certaine envergure, créer de l'activité et parvenir à un certain volume, tout cela se matérialisera. Je nous encourage à y réfléchir.

**La présidente :** Merci, monsieur Burghardt.

Dans votre rapport, vous recommandez que la surveillance des ports de la Colombie-Britannique soit transférée du gouvernement fédéral au gouvernement provincial. En quoi cela améliorerait-il l'exploitation des ports de la Colombie-Britannique? Comme les ports de la Colombie-Britannique sont des agents de la Couronne, envisagez-vous une modification à la Loi maritime du Canada pour permettre ce changement?

**M. Burghardt :** Il ne fait aucun doute que réaliser tout cela représente une tâche énorme. Nous avons été frappés par la communauté des responsabilités touchant à l'utilisation des terres entre les municipalités, la province de la Colombie-Britannique et ces agents de l'État, les administrations portuaires. Quand on veut planifier un investissement de l'infrastructure maritime, il ne suffit pas de penser à investir dans les quais. Il faut faciliter les investissements dans les routes et les chemins de fer en amont, ainsi que dans les activités des terminaux intérieurs de conteneurs, par une gestion responsable et complète de l'utilisation des terres, et par une planification à long terme.

Au fil des années, j'ai vu que le gouvernement provincial est séduit par l'idée d'établir ce vaste trafic de conteneurs comme moyen de créer plus d'ouvertures pour la production manufacturière et pour les exportations à valeur ajoutée, dont j'ai parlé tout à l'heure.

D'une façon ou d'une autre, il nous faut une entité qui assume pleinement la responsabilité de tous ces aspects. Est-ce que ce devrait être la province? Est-ce que ce devrait être le gouvernement fédéral? Je suppose qu'on peut en débattre, mais nous ne pouvons pas continuer d'avoir deux groupes qui essaient de conjuguer leurs démarches. Il y a eu en toutes ces années trop de ruptures de liens, et je pense que c'est ce que nous voulons éviter.

**La présidente :** Vous parlez de systèmes existants dans divers pays du monde. Quels ports constituent les meilleurs exemples de modèle de gouvernance dont devraient s'inspirer les ports du Canada?

**M. Burghardt :** Il existe de nombreux modèles, très divers. L'un des défis pour les pays démocratiques comme les États-Unis et le Canada, c'est qu'il nous faut prendre part à tous les intérêts. D'autres pays progressent plus rapidement.



Certainly, when you look at some of the China and Singapore developments, they are able to streamline their infrastructure needs by realizing they have a larger trade need than considering longstanding environmental review processes and outstanding First Nations issues. They would suggest for us to move ahead and move the actual infrastructure investment to the front of the list in terms of priority.

In terms of specific governance, however, I must say that the port authority model in Canada is a good one. The notion of having user representation — albeit at arm's length — at the ports is a good one. It is one that, certainly in B.C. between Vancouver and Prince Rupert, has evolved over the last 10 years to where there is good representation and good governance on those port boards.

I do think — and the report speaks to that — that there is a further opportunity for amalgamation of port authorities in B.C. If we fully realize the opportunity that is in front of us for an import of containers, there is a lot of merit in considering two port authorities behaving as one. I think that is complementary to the notion of one entity from a land-use base having a more controlling function.

**The Chair:** You also stated in your report that Australia was the best example of a port regime for Canada to follow. Can you tell the committee what the key elements are in Australia's labour policy and regime at their ports?

**Mr. Burghardt:** The key notion there is that Australia, through its five or six ports — arguably smaller than what will happen in North America — has the classic maritime employers association model, whereby there was an employers' association, and the dock-side labour was hired out of a hiring hall on a daily and as-needed basis to service whatever the particular loading of vessels was that day.

They chose to do away with that and develop specific employer-employee relationships, so that over time, they were able to build loyalty to one dock, one company and one set of employees. It allowed them to offer an environment where the employees could be more flexible in their job assignment. The trade-off for the employer was that they had to offer full-time employment to those people, rather than just having the luxury of requesting employees for one or two days a week and take them out of a hiring hall when needed. On the other hand, they will employ full time, but there is a varied list of activities to be performed.

Therefore, the productivity rates of the individual facilities greatly increased, and you could train people in specific team assignments for how to specifically load and unload vessels. This, I think, is the major attraction for the West Coast of Canada.

Il est certain, quand on regarde certains des développements en Chine et à Singapour, qu'ils sont capables de rationaliser leurs besoins d'infrastructure parce qu'ils comprennent que les besoins commerciaux l'emportent sur la nécessité d'étudier des questions qui s'éternisent relatives aux processus d'examen environnemental et aux Premières nations. Ils nous pousseraient à aller de l'avant et à faire passer l'investissement dans l'infrastructure en tête de la liste des priorités.

Pour ce qui est de la gouvernance en tant que telle, cependant, je dois dire que le modèle d'administration portuaire du Canada est bon. Le concept de la représentation des utilisateurs — bien que ce soit de manière indépendante — aux ports est une bonne idée. En Colombie-Britannique, en tout cas, entre Vancouver et Prince Rupert, le concept a évolué depuis 10 ans de telle manière qu'il y a une bonne représentation et une bonne gouvernance aux deux administrations portuaires.

Je pense toutefois — et nous en parlons dans le rapport — qu'il y a d'autres possibilités de regroupement des administrations portuaires de la Colombie-Britannique. Si nous saisissons vraiment l'occasion qui nous est donnée d'importer des conteneurs, il vaudrait vraiment la peine d'envisager que deux administrations portuaires agissent comme une seule. Je pense que c'est complémentaire à la notion d'une entité du territoire qui assume une fonction de contrôle plus entier.

**La présidente :** Vous avez aussi dit dans votre rapport que l'Australie est le meilleur exemple qui soit d'un régime portuaire dont devrait s'inspirer le Canada. Pourriez-vous expliquer au comité les éléments clés de la politique du travail de l'Australie et du régime en vigueur dans ses ports?

**M. Burghardt :** Le principal, c'est que l'Australie, par ses cinq ou six ports — je l'admets, ils sont plus petits que ce qu'il y aurait en Amérique du Nord — illustre le modèle classique d'association d'employeurs maritimes. Il existait une association des employeurs, et les débardeurs étaient embauchés au service d'embauche au jour le jour, en fonction des besoins de chargement particuliers des bateaux qui étaient sur place ce jour-là.

Ils ont choisi d'abandonner ce modèle et d'établir des relations spécifiques entre employeurs et employés, alors avec le temps, ces rapports ont engendré la loyauté à l'égard d'un quai, d'une compagnie et d'un groupe d'employés. Cela leur a permis de créer un environnement où il y aurait plus de flexibilité dans les tâches confiées aux employés. En échange, l'employeur devait offrir un emploi à temps plein à ces gens, plutôt que d'avoir le luxe de pouvoir embaucher des employés pour un ou deux jours par semaine, et d'aller les chercher au bureau d'embauche selon les besoins. D'un autre côté, ils emploient à temps plein, mais la gamme des activités à exécuter est diversifiée.

Ainsi, les taux de productivité ont grimpé à chaque installation et il est devenu possible de former des personnes pour les affecter à des équipes spécifiques, et leur enseigner précisément comment charger et décharger des navires. C'est là, je pense, le principal attrait de la côte ouest du Canada.

We still largely use hiring-hall practices. It is a tremendous impediment to true 24-hour, 7-day-a-week operations. It means that if you hire someone for that midnight to 8 a.m. midnight shift once a week or on weekends, you are paying two or three times the value for what that cost would be to operate on a day shift.

If you make the commitment to employees to be there week round and year round, you can offer a more steady employment rate and more steady labour costing. It is a strong word, but it helps to eliminate the culture of greed that comes with severe overtime costing and severe manning restrictions that all exist in a dispatch hiring-hall model. We need to think about those things if we want to say that we will be significantly better than our American counterparts.

You are starting to see it already happen at some ports in the United States. People are avoiding West Coast U.S. ports and building new significant ports in Savannah, Georgia, and Norfolk, Virginia. Even if you look at some of the reforms going on at the Port of New York, they are avoiding the high cost of West Coast labour.

We have tremendous examples to learn from in Australia by following some of those principles.

**The Chair:** What are the most significant labour issues that must be addressed to improve the competitiveness of West Coast ports — that is, the outdated practice of using hiring halls?

**Mr. Burghardt:** There are also significant overmanning issues. Those overmanning issues result where the productivity rates for specifically moving containers off a ship on to the dock or a rail line and off the port are not what they are at other port facilities.

We have circumstances, both on the bulk side and on the container side, where people are working for less than four hours a day and being paid for eight hours a day. That practice has to end.

I do not mean to lay this all down at the ground of labour or longshoremen. The employers have allowed these conditions to exist for a number of years. We have never allowed there to be a significant disruption of the labour services on the West Coast. Sometimes it takes a significant labour dispute to reorganize how that happens.

I would surely hope that is not necessary and that people would recognize these are unproductive practices that need to be changed. They did in my company and we said, let us cooperatively find a way to go about improving it. The overmanning is rampant.

The notion of not only hiring hall but the fact that people are not physically dispatched to their place of work until the beginning of the shift is another significant impediment. At 8 a.m. you are told to report to a dock that might be 20 miles away from the dispatch hall. We pay people to be in transit in a highly urban

Nous recourons encore beaucoup aux services d'embauche. C'est un obstacle énorme au véritable fonctionnement 24 heures sur 24, sept jours sur sept, parce que si on embauche quelqu'un pour le quart de minuit à 8 heures une fois par semaine ou en fin de semaine, on paie deux ou trois fois plus que ce que coûterait le même travail fait pendant un quart de jour.

Si on s'engage à l'égard des employés pour toute la semaine et toute l'année, on peut avoir un taux d'emploi plus régulier et des coûts de main-d'œuvre plus stables. C'est un grand mot, mais cela contribue à éliminer la culture de cupidité qui va de pair avec les énormes coûts des heures supplémentaires et les graves restrictions de la dotation en personnel qui caractérisent le modèle du service d'embauche. Il nous faut penser à ces choses si nous voulons pouvoir nous vanter de valoir beaucoup mieux que nos homologues américains.

Vous pouvez voir ce qui arrive déjà dans certains ports des États-Unis. Les transporteurs évitent les ports de la côte ouest américaine et d'importants ports se construisent à Savannah, en Géorgie, et à Norfolk, en Virginie. Même quand on regarde certaines des réformes qui sont mises en œuvre au port de New York, on voit bien qu'ils veulent éviter les coûts élevés de la main-d'œuvre de la côte ouest.

L'Australie nous offre de fabuleux exemples dont nous inspirer en adhérant à certains de ces principes

**La présidente :** Quels sont les plus importants problèmes liés à la main-d'œuvre qu'il faut régler pour accroître la compétitivité des ports de la côte ouest — comme la pratique désuète du recours aux services d'embauche?

**M. Burghardt :** Il y a aussi de gros problèmes de sureffectif. Ils surviennent quand les taux de productivité, spécifiquement pour enlever des conteneurs des navires et les poser sur le quai ou un train, puis les transporter hors du port ne sont pas les mêmes qu'à d'autres installations portuaires.

Il arrive, tant pour le transport en vrac que le transport de conteneurs, où des gens travaillent moins d'une heure par jour et doivent être payés pour 8 heures. Il faut mettre fin à cette pratique.

Mon intention n'est pas d'attribuer la moindre faute aux travailleurs ou débardeurs. Les employeurs ont laissé cette situation exister plusieurs années. Nous n'avons jamais permis qu'il y ait de grandes perturbations de la main-d'œuvre sur la côte ouest. Il faut parfois de gros conflits de travail pour réorganiser le fonctionnement.

J'espère bien qu'il ne sera pas nécessaire d'en arriver là et que les gens reconnaîtront qu'il y a des pratiques contre-productives qu'il faut changer. C'est ce qu'a fait ma compagnie quand nous avons trouvé ensemble un moyen d'améliorer les choses. Le problème de sureffectif est hors de contrôle.

Il n'y a pas que le concept du service d'embauche qui pose un gros problème, mais aussi le fait que les gens ne sont pas transportés à leur lieu de travail avant le début du quart de travail. À 8 heures, un travailleur se fait dire de se rendre à un quai qui peut se trouver à 20 milles du bureau de placement. Nous



area such as the Port of Vancouver. One day they might get there in 15 minutes, but the next it might take two hours. In the meantime, the work is not proceeding at the dock.

Those are some examples. I know we were bold in the report by saying that we should end the employers' associations. Employers' associations are voluntary. By law, I recognize that. It is very altruistic of us to suggest that in the report, but we are trying to say that both the employer and the union have not wrestled these issues to the ground.

If you can develop specific employer-employee relations where you can work with a group of people for an extended period of time and get them concentrating on a common set of objectives, it is not unlike any business; it will do better and be more productive.

**Senator Oliver:** I have a couple of observations, and then I want to ask you a question about privatization and the Canada Border Services Agency.

My first observations when I look at the appendix to your report are that I see consultations, meetings and locations — in Australia, Melbourne; in Canada, Calgary, Montreal, Ottawa, Prince Rupert, Toronto, Vancouver, Victoria and Winnipeg; in China, Hong Kong and Shanghai; in the Netherlands, Rotterdam and The Hague; Singapore; Dubai; the United Kingdom and so on.

I do not see Halifax, Nova Scotia, the Atlantic Gateway. We were just there last weekend. As you know, they are very interested in having containers come up the Suez Canal, along the Mediterranean and into there. We learned when we were in Prince Rupert that they can put a container on CN Rail there and get it to Memphis in less than 100 hours. That same container could arrive in the Port of Halifax and get to the same Memphis in 92 hours. Halifax is vying to become the Gateway of the East. Why would you not have gone there — at least to visit? You visited a number of American East Coast ports.

**Mr. Burghardt:** Yes, we did. We visited the American ports to understand other jurisdictions in the Canadian marine model, which is consistent, whether you are at the East Coast or West Coast.

The most practical answer I can give you is that we were asked by Minister Emerson, the Minister for the Pacific Gateway. That is the primary reason we ignored, perhaps at our own peril, the Ports of Halifax and some of the other eastern seaboard places.

**Senator Oliver:** You began by talking about your own company, your grain company. You move about 5 million tonnes of grain a year, which is 35 per cent of all the West Coast grain. What does your company own? Does it own the grain terminals? What is your business? Someone else brings in the

payons les déplacements des travailleurs dans une zone très urbanisée comme le port de Vancouver. Ce qui prend un quart d'heure un jour peut prendre deux heures le lendemain. Entre-temps, le travail ne se fait pas sur les quais.

Ce sont des exemples. Je sais que nous montrons de l'audace, dans notre rapport, quand nous disons qu'il faudrait mettre fin aux associations d'employeurs. Ces associations sont bénévoles. Je le reconnais, c'est la loi. C'est très altruiste de notre part de le suggérer dans le rapport, mais ce que nous essayons de dire, c'est que les employeurs pas plus que les syndicats n'ont vraiment été au fond de ces problèmes.

Si on pouvait établir des relations spécifiques entre employeur et employés pour pouvoir travailler avec un groupe de personnes pendant un certain temps et les amener à se concentrer sur une série d'objectifs communs, ce n'est pas très différent de toute autre entreprise, qui alors fonctionne mieux et est plus productive.

**Le sénateur Oliver :** J'ai deux ou trois observations à faire, puis j'aimerais vous poser une question sur la privatisation et l'Agence des services frontaliers du Canada.

La première chose que je remarque dans l'annexe de votre rapport, c'est qu'il y a eu des consultations et des réunions, et les endroits où elles ont eu lieu — en Australie, Melbourne; au Canada, Calgary, Montréal, Ottawa, Prince Rupert, Toronto, Vancouver, Victoria et Winnipeg; en Chine, Hong Kong et Shanghai; aux Pays-Bas, Rotterdam et La Haye; Singapour, Dubai; le Royaume-Uni, et cetera.

Je ne vois pas Halifax, en Nouvelle-Écosse, alors que c'est la porte de l'Atlantique. Nous y étions justement la semaine dernière. Vous savez qu'ils sont très intéressés à accueillir les conteneurs qui passeraient pas le canal de Suez et longeraient la Méditerranée. Nous avons appris quand nous étions à Prince Rupert qu'ils peuvent embarquer un conteneur sur un train du CN et le faire parvenir à Memphis en moins de 100 heures. Ce même conteneur pourrait arriver au port d'Halifax et être à Memphis en 92 heures. Halifax a l'ambition de devenir la porte de l'Est. Pourquoi n'y êtes-vous pas allés — au moins pour une visite? Vous êtes bien allés voir plusieurs ports de la côte est des États-Unis.

**M. Burghardt :** En effet, nous sommes allés voir des ports américains pour comprendre d'autres compétences et le modèle maritime canadien, qui est cohérent, qu'on soit sur la côte est ou la côte ouest.

La raison la plus pratique que je puisse vous donner, c'est que le ministre Emerson, le ministre responsable de la Porte d'entrée du Pacifique, nous a demandé d'aller voir. C'est la principale raison qui fait que nous avons omis, peut-être à nos propres dépens, d'aller voir les ports d'Halifax et d'autres ports du littoral est.

**Le sénateur Oliver :** Vous avez commencé par parler de votre propre compagnie, une compagnie de manutention du grain. Vous transportez environ 5 millions de tonnes de grain par année, ce qui représente 35 p. 100 du grain de la côte ouest. Qu'est-ce qui appartient à votre compagnie? Est-ce que les terminaux céréaliers

grain from Western Canada, they put it in your terminals, and then you put it in another container and send it out? Is that your business model?

**Mr. Burghardt:** Our business is mixed. We are an accredited exporter for the Canadian Wheat Board. We are authorized to make overseas sales and we do. We also handle grain for other people. We are a public warehouse and we condition and store grain under the terms and conditions of the Canada Grain Act.

Primarily, we are interested in operating a terminal facility in Prince Rupert that receives, conditions, stores and then ships grain overseas. Our business is not always as the owner of product, but it can be. We are an agent of the Canadian Wheat Board. We also move third-party shipments for other grain companies that are established throughout Western Canada.

**Senator Oliver:** Your main profit comes from grain storage?

**Mr. Burghardt:** Our main profit will come from the throughput of grain and also the sales of grain that we make overseas as an accredited exporter.

**Senator Oliver:** My next question is about privatization. Prince Rupert would like to be privatized. I am wondering what your view as an expert in this area is on whether all these facilities should be privatized. Should the government get out of them?

**Mr. Burghardt:** You mean for the port authority as it is structured to be privatized?

**Senator Oliver:** Yes.

**Mr. Burghardt:** Privatization carries a huge responsibility and there is limited land access that is appropriate for marine industrial development. I do not think you can just say you are going to privatize all those lands.

There is room to commercialize how the investment process takes place within the port authority structure. I would prefer to see a situation whereby we are more nimble on the investment side, whereby we invite in world-class commercial interests to do the investment on a long-term lease basis. However, we do not give up the right to land that is at tidewater for the long term.

We operate within the Port of Prince Rupert with a long-term, 60-year lease. That is our business. We are on federal land. Certainly, we are always looking to improve the terms and conditions of the lease and what it costs us, but it would be wrong for us to own that and to, in some way, inhibit access to other shippers for that scarce land.

lui appartiennent? Quelle est la nature de vos activités? Quelqu'un d'autre amène le grain de l'ouest du Canada, le met dans vos silos, puis vous le transférez dans un autre conteneur et l'expédiez? Quel est votre modèle opérationnel?

**M. Burghardt :** Nos activités sont variées. Notre compagnie est un exportateur accrédité par la Commission canadienne du blé. Nous sommes autorisés à vendre à l'étranger, et c'est ce que nous faisons. Nous faisons aussi la manutention du grain pour d'autres personnes. Nous sommes un entrepôt public et nous conditionnons et entreposons le grain conformément à la Loi sur les grains du Canada.

Nous nous consacrons principalement à l'exploitation d'un terminal à Prince Rupert qui reçoit, conditionne et entrepose le grain, puis l'expédie à l'étranger. Nos activités ne sont pas toujours en qualité de propriétaire du produit, bien que cela arrive. Nous sommes un agent de la Commission canadienne du blé. Nous transportons aussi les cargaisons de tierces parties pour d'autres compagnies céréalières établies dans tout l'ouest du Canada.

**Le sénateur Oliver :** Vous tirez le plus gros de vos profits de l'entreposage du grain?

**M. Burghardt :** Nous tirons le plus gros de nos profits du tonnage total des mouvements du grain et aussi de la vente de grain à l'étranger, en notre qualité d'exportateur accrédité.

**Le sénateur Oliver :** La question suivante concerne la privatisation. Le port de Prince Rupert souhaite être privatisé. Je me demande ce que vous pensez, en tant qu'expert du domaine, de la pertinence de privatiser toutes ces installations. Est-ce que le gouvernement devrait ne plus rien y avoir à faire?

**M. Burghardt :** Voulez-vous dire privatiser le port tel qu'il est actuellement structuré?

**Le sénateur Oliver :** Oui.

**M. Burghardt :** La privatisation comporte une énorme responsabilité et il n'y a qu'un accès limité aux terres qui se prêtent au développement industriel. Je ne pense pas que vous puissiez tout simplement décider de privatiser toutes ces terres.

Il y a place pour commercialiser la manière dont le processus d'investissement se déroule dans la structure de l'administration portuaire. Je préférerais nous voir plus souples au plan de l'investissement, en invitant les intérêts commerciaux de classe mondiale à investir dans un bail de longue durée. Nous ne renonçons pas, néanmoins, au droit de débarquer selon les marées à long terme.

Nous avons nos installations au port de Prince Rupert en vertu d'un bail de longue durée, de 60 ans. Ce sont nos opérations. Nous sommes sur des terres fédérales. Il est certain que nous sommes constamment en quête de moyens d'améliorer les modalités et conditions du bail et nos coûts, mais il ne serait pas bon que nous soyons propriétaires de ces terres et puissions, d'une certaine façon, bloquer l'accès de ces rares terres à d'autres expéditeurs.



I do not think we need straight-out privatization. We need long-term leases that have commercial capital lease features that are well structured and offer a fair rate of return that are not punitive for the investment made by the federal government on the lands. We also need to not have situations where, in my view, port authorities spoon-feed the investment opportunity. They want to be involved with every single aspect of the specific investment opportunity.

If we were bolder, you could go, I believe, to Dubai Ports World tomorrow, to Maersk Line shipping or to Hutchinson Port Holdings in China and say, "Here is a track of land in Prince Rupert. It is big enough to handle 2 million containers a year. We would like you to invest in it. We will give you a 90-year lease with the following terms and conditions. Please come and build it."

Today, the port authority would rather get involved down to the level of detail of asking, "Where does the land post go? Where does this wire go? How should we build this area?" These people are world-class experts. Let them do it; let them facilitate the trade and do it on a commercial basis. That does not have to be, in my view, full privatization. However, it would move us faster to being a world-class participant in container traffic.

**Senator Oliver:** I have a question about the Canadian Border Services Agency. They have been a headache for a number of people. Do you have any suggestions for how you get around their lack of flexibility?

**Mr. Burghardt:** It is difficult because, from a North American standpoint, we want a security umbrella that is consistent across all of North America. I know there is a tremendous amount that gets talked about in terms of sovereign interests, but I would suggest that the Canada Border Services Agency should invite U.S. Department of Homeland Security and U.S. Customs and Border Protection officers to participate fully at the import point in Canada. In that way, when goods arrive here, they truly can pass into the United States without a further check and examination.

**Senator Oliver:** What if something happens en route?

**Mr. Burghardt:** At that point, the U.S. officials have fully sanctioned and green-lighted it. They have had full access to the full provisions of any import activity. They can have no complaint about what has happened en route because they have participated in the clearance methods.

We should get away from looking at things twice or three times. Let us look at it cooperatively once and agree on a standard and be done with it.

**Senator Zimmer:** Thank you, Mr. Burghardt, for your presentation. I am sorry we missed you in Prince Rupert.

Je ne pense pas que nous ayons besoin d'une privatisation pure et dure. Ce qu'il faut, ce sont des baux de longue durée aux caractéristiques de contrats de location-acquisition qui soient bien structurés et qui offrent un bon rendement et ne pénalisent pas pour l'investissement que fait le gouvernement fédéral dans les terres. Il faut aussi, à mon avis, qu'il n'y ait plus de ces situations où les administrations portuaires créent sur mesure des possibilités d'investissement particulières. Elles veulent se mêler du moindre détail de l'occasion d'investissement.

Si nous étions plus audacieux vous pourriez demain aller voir, je crois, Dubai Ports World, la compagnie de transport maritime Maersk Line ou Hutchinson Port Holdings en Chine et dire « Voici un bout de terrain à Prince Rupert. Il est assez grand pour y faire la manutention de deux millions de conteneurs par année. Nous aimerions que vous y investissiez. Nous vous donnerons un bail de 90 ans sous les conditions qui suivent. Nous vous invitons à venir y construire ».

De nos jours, l'administration portuaire préfère se mêler des moindres détails et demander « Où met-on le lampadaire? Par où passe ce câble? Comment devrions-nous construire dans ce secteur? » Ces gens-là sont des experts de classe mondiale. Laissez-les s'en occuper; laissez-les faciliter les échanges, sur une base commerciale. Il n'est pas nécessaire que ce soit, à mon avis, une privatisation jusqu'au bout. Mais au moins cela nous permettrait de devenir plus rapidement un participant de classe mondiale au trafic de conteneurs.

**Le sénateur Oliver :** J'ai une question à poser à propos de l'Agence des services frontaliers du Canada, qui a donné des maux de tête à bien du monde. Avez-vous des suggestions pour contrer son manque de flexibilité?

**M. Burghardt :** C'est difficile parce que, d'une perspective nord-américaine, nous voulons un cadre de sécurité uniforme partout en Amérique du Nord. Je sais qu'il est beaucoup question d'intérêts souverains, mais je dirais que l'Agence des services frontaliers du Canada devrait inviter le Department of Homeland Security et les agents de protection des frontières des États-Unis à participer pleinement au point d'importation au Canada. Ainsi, quand les marchandises arrivent ici, elles peuvent vraiment entrer aux États-Unis sans autre inspection ni vérification.

**Le sénateur Oliver :** Et s'il arrive quelque chose en chemin?

**M. Burghardt :** À ce point-là, les agents américains ont pleinement sanctionné la cargaison et y ont donné le feu vert. Ils ont eu pleinement accès à toutes les dispositions entourant l'activité d'importation. Ils ne peuvent pas se plaindre de ce qui est arrivé en chemin parce qu'ils ont participé au processus d'autorisation.

Nous devrions cesser de tout examiner deux ou trois fois. Faisons un examen concerté et convenons d'une norme une bonne fois pour toutes.

**Le sénateur Zimmer :** Merci, monsieur Burghardt, pour votre présentation. Je regrette de vous avoir manqué à Prince Rupert.

The first question I want to ask is about First Nations issues. Your report cites the fact that urgent action is required to resolve First Nations issues.

Can you tell this committee what the major impediments are to resolving these issues and what would it take to facilitate the process? Is the concept of partnering with the First Nations a viable option for solving these issues?

**Mr. Burghardt:** I do not profess to be an expert there. In some ways, I am like many others who notice that it gets in the way of the commercial investment.

I did not notice that the Tsimshian tribal groups met with you in Prince Rupert.

The seven First Nations communities around Prince Rupert that are affected by this new container development have 95-per-cent unemployment rates. Drug, alcohol and physical abuse continue in all those communities. They may only be 30 miles by water from Prince Rupert, but they are certainly far away from what we would characterize as even a 21st century town of 15,000 people in terms of opportunity.

Regarding the investment before us in terms of container development, we have talked for a long time in Prince Rupert about opening up land and road access to the Tsimshian peninsula, which would access four of the seven communities and provide an easier way for them to participate in the development in Prince Rupert.

Prince Rupert is not starving, but it is in need of a larger labour force if we are to pull off all this container development. In my company we have been hiring people for the last two or three years. Our employment rate for First Nations communities is up to 17 per cent, but that does not mirror the 50-per-cent population that really exists in our immediate community.

**Senator Oliver:** Is that one seven?

**Mr. Burghardt:** Yes, one seven. We need to find a way that allows them to integrate better in the immediate economic opportunity. I suggest that road and rail access is part of that.

If we look at the overall investment required, Phase 2 of that container development is \$758 million. If we could find a way to spend perhaps \$50 million to \$70 million in providing road and land access for them, I think the First Nations would be very appreciative. They want the ability to develop their Tsimshian peninsula. They do not have it today as long as it remains isolated, so we should not begrudge the opportunity of perhaps some significant financial support as part of this Phase 2 of development.

La première question que je voudrais poser concerne les Premières nations. Vous dites dans votre rapport qu'il faut agir d'urgence pour résoudre les problèmes des Premières nations.

Pourriez-vous dire au comité quels sont les principaux obstacles à la résolution de ces problèmes et ce qu'il faudrait pour faciliter le processus? Est-ce que le concept de partenariat avec les Premières nations pourrait être une solution valable pour résoudre ces problèmes?

**M. Burghardt :** Je ne prétendrais pas être expert en la matière. D'une certaine façon, je suis comme bien d'autres qui remarquent que ces problèmes font obstacle à l'investissement commercial.

J'ai remarqué que les groupes tribaux Tsimshian vous ont rencontrés à Prince Rupert.

Les sept collectivités de Premières nations qui avoisinent Prince Rupert et qui sont touchées par ce nouveau développement de conteneurs ont un taux de chômage de 95 p. 100. Les problèmes de drogues, d'alcool et de violence physique persistent dans ces collectivités. Elles sont peut-être à une trentaine de milles, par la mer, de Prince Rupert, mais elles sont certainement bien loin de ce que nous appellerions même une ville de 15 000 habitants du XXI<sup>e</sup> siècle pour ce qui est des possibilités qu'elles offrent.

Pour ce qui est des investissements à faire pour le développement du trafic de conteneurs, nous avons longtemps parlé à Prince Rupert de la possibilité d'ouvrir l'accès aux terres et par route sur la péninsule Tsimshian, ce qui donnerait accès à quatre des sept collectivités et faciliterait leur participation au développement à Prince Rupert.

Prince Rupert n'est pas en mauvaise posture, mais il y faudra plus de travailleurs si nous voulons concrétiser ce développement du trafic de conteneurs. Ma compagnie embauche depuis deux ou trois ans. Notre taux d'emploi de membres des collectivités des Premières nations, est de 17 p. 100, mais cela ne reflète pas le fait que les Autochtones comptent en réalité pour 50 p. 100 de la population dans notre environnement immédiat.

**Le sénateur Oliver :** Cela fait un septième?

**M. Burghardt :** Oui, un septième. Il nous faut trouver un moyen de leur permettre de mieux s'intégrer dans le créneau économique immédiat. Je dirais que l'accès par route et par rail fait partie de la solution.

Si nous regardons l'investissement nécessaire, la deuxième phase du développement du trafic de conteneurs, c'est 758 millions de dollars. Si nous pouvions trouver un moyen de dépenser peut-être 50 à 70 millions pour leur ouvrir l'accès par route et par les terres, je pense que les Premières nations l'apprécieraient beaucoup. Elles veulent avoir la capacité de développer leur péninsule Tsimshian. Elles ne l'ont pas maintenant, tant qu'elles resteront isolées, alors nous ne devrions pas leur refuser la possibilité d'une aide financière importante dans le cadre de cette deuxième phase du développement.



It strikes me that that investment still represents a smaller overall contribution than what is suggested to achieve the same type of container load rates in the Port of Vancouver.

**Senator Zimmer:** Yesterday, I was proud to present Bill C-8 for second reading, as a critic of that bill, and everyone is on board: shippers, all parties in the other place, the Wheat Board, and when I spoke to CN, they supported it. They had some issues to deal with but said: Get the bill passed and we will deal with it after that. Our wish is to get it done as quickly as possible so that the parties and the individuals can flourish. We are working hard to get this done as quickly as possible.

When you studied the railroad services to the ports, you recommended that there be a full implementation of dispute resolution mechanism to level the playing field between the railroads and the users. The Canada Transportation Act contains dispute resolution mechanisms such as final-offer arbitration, which is similar to professional baseball where each side gives a number which makes them come down to giving a number realistically.

What could you suggest to enhance these provisions?

**Mr. Burghardt:** We developed a lot of this in the spring of 2007, and we feel that the removal of the commercial harm provisions largely accomplished in Bill C-8 accomplishes a lot of what we were suggesting in an effective dispute resolution mechanism. We believe the use of quality mediation is also a feature of that dispute resolution mechanism — one where mediation could be used ahead of the final offer and perhaps would facilitate better dialogue between shipper and carrier — and are maybe ways of enhancement, but a lot has been answered in Bill C-8 already.

**Senator Zimmer:** As you know, I am from Winnipeg. You have had a couple of stints there. I want to give you that hint because you will be graded on your answer to this question.

In your report, you recommended that a system of inland terminals be developed. To what extent could increased use of inland terminals enhance the efficiency and capacity of the container transportation system in Western Canada, and could you tell us where the new terminals should be and why?

**Mr. Burghardt:** I do not know that we can be specific, but I cannot imagine one not being in Winnipeg.

**Senator Zimmer:** Thank you. That is the right answer.

**Mr. Burghardt:** The point is that the container lines and the railways need points of origin with significant volume and traction. There are a number of communities that believe they should all have inland terminals. That is not likely to happen. We

Ce qui me frappe, c'est que cet investissement représente encore une contribution globale inférieure à ce qui est suggéré pour atteindre le même genre de cadence de chargement des conteneurs au port de Vancouver.

**Le sénateur Zimmer :** Hier, j'ai eu le plaisir de présenter le projet de loi C-8 pour une deuxième lecture, en ma qualité de porte-parole pour ce projet de loi, et tout le monde s'entendait : les transporteurs maritimes, tous les partis à l'autre Chambre, et la Commission canadienne du blé, et quand j'en ai parlé aux gens du CN, ils l'appuyaient. Ils avaient quelques petites choses à régler, mais ils ont dit : adoptez le projet de loi et nous réglerons cela plus tard. Ce que nous voudrions, c'est l'adopter le plus rapidement possible pour que les parties intéressées et les particuliers puissent s'épanouir. Nous faisons tout en notre pouvoir pour que cela se fasse dès que possible.

Quand vous avez examiné les services ferroviaires offerts aux ports, vous avez recommandé la pleine mise en œuvre d'un mécanisme de résolution des différends pour que les règles du jeu soient équitables entre les compagnies ferroviaires et les utilisateurs. La Loi sur les transports au Canada renferme des mécanismes de résolution des différends, comme l'arbitrage de l'offre finale, qui est similaire au baseball professionnel, où chaque parti donne un chiffre et cela pousse chacun à énoncer des chiffres réalistes.

Que pourriez-vous suggérer pour améliorer ces dispositions?

**M. Burghardt :** Nous en avons beaucoup discuté au printemps 2007, et nous pensons que l'élimination en bonne partie des dispositions relatives au préjudice commercial dans le projet de loi C-8 concrétise une bonne partie de nos suggestions pour créer un mécanisme efficace de résolution des différends. Nous pensons que le recours à une médiation de qualité est aussi une caractéristique de ce mécanisme de résolution des différends — un mécanisme qui permettrait la médiation avant l'offre finale et qui favoriserait un meilleur dialogue entre expéditeur et transporteur — et ce pourrait être des occasions d'améliorations, mais le projet de loi C-8 a déjà largement réglé ces questions.

**Le sénateur Zimmer :** Comme vous le savez, je viens de Winnipeg. Vous y avez fait quelques cascades. Je vais vous donner un indice, parce que vous serez noté selon votre réponse à cette question.

Dans votre rapport, vous recommandez la création d'un réseau de terminaux intérieurs. Dans quelle mesure le recours accru aux terminaux intérieurs augmenterait-il l'efficacité et la capacité du réseau de transport de conteneurs dans l'ouest du Canada, et pourriez-vous nous dire où seraient ces terminaux, et pourquoi?

**M. Burghardt :** Je ne sais pas si nous pourrions être aussi précis, mais je ne peux imaginer qu'il n'y en ait un à Winnipeg.

**Le sénateur Zimmer :** Merci. C'est la réponse que j'attendais.

**M. Burghardt :** Le fait est que les transporteurs de conteneurs et les sociétés ferroviaires doivent avoir accès à des points d'origine qui affichent un volume de trafic et une capacité de traction importants. De nombreuses collectivités croient qu'elles

are likely to have three, four, five, six gathering points along both the CN and CP lines where you gather potential export product, efficiently put it on a unit train and move it to the port place.

The other area that inland terminal action has to take place is probably somewhere between 200 and 600 miles inland of, say, the Port of Vancouver. If we are to grow the container traffic, all of that growth will be destined for markets outside the Greater Vancouver region. We spend a lot of time moving containers from a dock in Vancouver to a loading facility 15 miles away, to get it onto a railcar that will move over the mountains to come back in a Canadian Tire container to a store in Chilliwack or in Kelowna. A lot of congestion in the Port of Vancouver is created by the conflict of how these containers move that are not necessarily directly involved in the Port of Vancouver.

We ought to find a sufficient way to say every container that is not used in Vancouver should get on a train as quickly as possible, be moved to a more rural, less heavily densely populated area, and allow that area whatever value-added or change that needs to take place happen, and to then move it on.

Those are the two inland terminal things we see happening.

**Senator Zimmer:** Could you expand your thoughts also about the Port of Churchill Gateway. I know the rail system is second rate at the moment, but in my speech yesterday I suggested they look at that gateway system — not only from the polar route, but the icebreakers and the warming climate, and also improve that rail system — as it could be a connection into the inland terminals through the gateway and across the polar route.

Could you give us your thoughts about the Churchill Gateway?

**Mr. Burghardt:** Churchill, as you have contemplated in terms of a polar connection through to Russian destinations and other far northern Asian destinations, has a lot of potential as we consider the opening up of some of that Arctic marine highway. That is valid and should be considered.

The other point is that if we are going to export agricultural products in a value-added way — the hay and canola products that are continuing to be value-added in the Province of Manitoba — the closest port destination is Churchill. You cannot ignore that the sooner you put something on a marine basis, the more economic and environmentally and carbon friendly it will be, so we should consider it. It does have a role if we are to expand our export opportunities by containerization.

devraient être équipées de terminaux intérieurs. Il y a peu de chances que cela se produise. Il risque plutôt d'y avoir trois, quatre, cinq, six points de collecte le long des lignes du CN et du CP, où les produits destinés à l'exportation peuvent être déchargés, placés à bord de trains-blocs et acheminés vers les ports.

Par ailleurs, les terminaux intérieurs devraient probablement être aménagés à une distance allant de 200 à 600 milles du port de Vancouver, par exemple. Si nous voulons accroître le trafic des conteneurs, nous devons miser sur les marchés qui sont situés à l'extérieur de la grande région de Vancouver. Nous passons beaucoup de temps à transporter les conteneurs vers une installation de déchargement, 15 milles plus loin, à charger la marchandise à bord de wagons porte-rail qui, eux, vont passer à travers les montagnes pour aboutir de nouveau dans un conteneur de Canadian Tire, par exemple, et ensuite sur les tablettes d'un magasin de Chilliwack ou de Kelowna. Une bonne partie de la congestion dans le port de Vancouver est attribuable au déplacement de conteneurs dont la destination finale n'est pas nécessairement le port de Vancouver.

Il faut faire en sorte que les conteneurs qui ne sont pas utilisés à Vancouver soient placés à bord d'un train le plus tôt possible et transportés vers une zone rurale beaucoup moins peuplée où seront aménagées des installations pour les accueillir.

Ce sont là deux types de terminaux intérieurs qu'il faudrait envisager.

**Le sénateur Zimmer :** J'aimerais aussi savoir ce que vous pensez du port de Churchill. Je sais que le système ferroviaire laisse à désirer pour l'instant, mais hier, j'ai proposé que l'on examine cette porte d'entrée de plus près — l'ouverture d'une route polaire, l'utilisation de brise-glaces, le réchauffement climatique, les améliorations à apporter aux chemins de fer —, car elle pourrait servir d'accès aux terminaux intérieurs.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus au sujet du port de Churchill?

**M. Burghardt :** Comme vous l'avez indiqué, Churchill pourrait, en tant que passerelle polaire, être relié à des ports situés en Russie ou dans les régions éloignées de l'Asie du Nord et donc offrir un potentiel énorme, puisque nous envisageons d'ouvrir une partie de cette autoroute maritime de l'Arctique. C'est un point important qu'il faut considérer.

Par ailleurs, si nous voulons exporter des produits agricoles à valeur ajoutée — comme le foin et les produits dérivés du canola, au Manitoba —, nous devons passer par le port le plus rapproché, qui est celui de Churchill. N'oublions pas : plus vite nous assurerons le transport maritime de ces produits, plus vite nous tirerons partie des avantages économiques et écologiques que comporte ce créneau. Le port de Churchill a un rôle à jouer à ce chapitre, si nous tenons à accroître les exportations par conteneurs.



**Senator Zimmer:** What you are saying is if we can create that transportation system to the polar route and over, it will somewhat dictate the markets and crops grown in Manitoba which could service that.

**Mr. Burghardt:** I think it would, yes.

**Senator Dawson:** Since listening to the honourable senator's speech yesterday and to you talk about Bill C-8, I think that probably the sooner we can get to Bill C-8 the sooner we can pass the bill. This committee likes to cooperate with the government; this house likes to cooperate with the other place in passing legislation as quickly as possible.

That being said, we do not like it shoved down our throat.

I agree with Senator Oliver on the question of privatization. You say that we should amalgamate or have an umbrella organization above Prince Rupert and Vancouver. When we were in Vancouver, we had the unions complaining, we had many cities complaining about "not in my backyard." You had unions complaining. We went to Prince Rupert. Everyone is in love with the port authority. Everyone wants things to be done. Here you have an environment of cooperation where privatization is a realistic objective, and all of a sudden you would have this forced marriage in which you would have Prince Rupert having to cooperate. The marriage is not over in Vancouver yet. Adding another party to that wedding would probably make things difficult.

I have difficulty in seeing, from your perspective in Prince Rupert, how you think that big, bad Vancouver, in the situation it is in, would help your decision-making process because you would have an umbrella over it. Privatization is potentially possible in Prince Rupert, but certainly not possible if you are getting into this forced marriage relationship with the Vancouver Port Authority.

**Mr. Burghardt:** There is room to debate this point. If we are to maximize the Prince Rupert opportunity, we are expecting a huge amount for the Prince Rupert Port Authority to be able to effectively manage all that is before it in terms of that opportunity.

Is it necessary to compete for product between the two? Yes, I share your observations about how some groups view the marine activity in the Port of Vancouver as a negative, but shippers who have facilities in Vancouver are there. They do not have the choice of immediately saying, 'I will just ship out of Prince Rupert'.

We have to find a way for the new volumes to flow in a way that shippers could appreciate using Prince Rupert as opposed to having it being necessarily forced upon them.

I would suggest that one group with one set of land-use planners, one set of engineers, one set of legal counsel, one set of administrators and one set of accountants, can be a lot more efficient if it says: My objective is to maximize West Coast throughput, period. I am not interested in whether Vancouver

**Le sénateur Zimmer :** Ce que vous dites, c'est que ce corridor polaire, si nous parvenons à le créer, va en quelque sorte dicter les marchés et les cultures que va produire le Manitoba pour desservir ceux-ci.

**M. Burghardt :** Je le pense, oui.

**Le sénateur Dawson :** Si je me fie au discours qu'a prononcé l'honorable sénateur, hier, et à vos commentaires, je pense que nous avons intérêt à adopter le projet de loi C-8 le plus vite possible. Le comité est prêt à collaborer avec le gouvernement. Le Sénat est prêt à collaborer avec l'autre endroit et à adopter le projet de loi avec célérité.

Cela dit, nous ne voulons pas être obligés d'avaler quelque chose de force.

Je suis d'accord avec le sénateur Oliver pour ce qui est de la privatisation. Vous dites qu'il faudrait fusionner ou créer un organisme-cadre qui chapeauterait les ports de Prince Rupert et de Vancouver. Lors de notre passage à Vancouver, les syndicats se sont plaints, de nombreuses villes aussi. Ils ne voulaient pas du projet. Nous nous sommes rendus à Prince Rupert, où tout le monde vante l'administration portuaire. Tout le monde réclame des changements. En ce qui nous concerne, nous sommes prêts, dans un esprit de collaboration, à appuyer la privatisation, qui est perçue comme un objectif réaliste. Or, voilà que, soudainement, vous voulez obliger Prince Rupert à fusionner, à collaborer. La fête n'est pas encore terminée à Vancouver que vous voulez ajouter un autre élément qui ne ferait que compliquer les choses.

J'ai du mal à voir, du point de vue de Prince Rupert, comment le gros méchant port de Vancouver, vu la situation dans laquelle il se trouve, contribuerait à améliorer le processus décisionnel du fait qu'il serait chapeauté. La privatisation est peut-être possible à Prince Rupert, mais le projet risque d'être voué à l'échec si vous le forcez à fusionner avec l'administration portuaire de Vancouver.

**M. Burghardt :** Nous pouvons sûrement en discuter. Si nous voulons tirer le maximum des possibilités qu'offre le port de Prince Rupert, nous devons investir des sommes énormes pour que l'administration portuaire de Prince Rupert soit en mesure de gérer de manière efficace tout le trafic.

Est-il nécessaire que les deux ports se livrent concurrence? Il est vrai, comme vous le dites, que certains groupes voient l'activité maritime dans le port de Vancouver d'un œil négatif. Toutefois, les expéditeurs qui ont accès à des installations à Vancouver utilisent le port. Ils n'ont pas le choix de dire, « Je vais tout simplement acheminer mes produits à partir du port de Prince Rupert. »

Nous devons trouver un moyen d'augmenter le volume de trafic, d'amener les expéditeurs à utiliser Prince Rupert plutôt que d'être obligés de le faire.

À mon avis, une administration qui dispose d'une seule équipe de planificateurs de l'utilisation du sol, d'ingénieurs, de conseillers juridiques, d'administrateurs et de comptables, est beaucoup plus efficace quand elle est en mesure de dire : mon objectif est de tirer le maximum des ports de la côte ouest. Point à la ligne. Que ce soit

wins or Prince Rupert wins. I am interested in who can do the best job. That Prince Rupert enthusiasm, in my view, will carry a long way for there to be opportunity.

If we continue to separate the Port of Vancouver, we will be here just as much as the Port of Prince Rupert is, asking for investment and infrastructure dollars, and government will be put in a position of where we maybe do not utilize taxpayer money to create value on goods leaving the country; rather, we will be adding cost.

Our jurisdiction in Western Canada is not so big that it cannot be effectively managed under one authority. The Port of Los Angeles is three times the size of what we do in Vancouver and Prince Rupert already. Why do we need this separation?

I have lived and my business has operated in Prince Rupert for over 15 years. I believe — and I have to be careful how I express myself in this small community — that the Prince Rupert Port Authority is well meaning, but they are not skilled enough to be the world-class container operator, the world-class port group, by operating unto themselves. They could do well by inviting in the expertise of larger people and participants. I think it could facilitate some of this commercial privatization effort even faster.

**Senator Eyton:** It struck me as ironic that we sometimes are not entirely efficient. We went to Prince Rupert and talked to people there and you came here. That was too bad. We had a very good visit to Prince Rupert and we learned a great deal.

We talked about potash, wood chips, coal and sulphur. There might have been some mention of grain, but it was kind of in passing. I am curious. I see your credentials and you are a grain guy. Are the grains you are talking about all shipped by container?

**Mr. Burghardt:** No. Our grain is all bulk grain at this moment. We off-load everything by rail and ship on ocean carriers, bulk — 50,000-, 60,000-ton bulk vessels at a time. None of it going out of Prince Rupert is containerized right now; it is all bulk traffic.

One of the reasons you do not hear much about the grain side in Prince Rupert when on your type of visit is that we have been the mainstay of the tonnage traffic in Prince Rupert for many years. Prince Rupert was only a grain and coal-handling facility. The coal business was even more depressed in some of the examples I gave than the grain business at the beginning of my presentation.

We are the long-term, established, what I would say “backbone” currently of the Port of Prince Rupert. We represent well over half of the tonnage that moved through that port in the last five years. All these new opportunities and container activity are a tremendous enhancement to making the

Vancouver ou Prince Rupert qui gagne m'importe peu. Ce qui m'intéresse, c'est de savoir qui peut faire le meilleur travail possible. L'enthousiasme manifesté par le port de Prince Rupert ne peut, à mon avis, qu'être bénéfique.

Le port de Vancouver, s'il demeure une entité distincte, va réclamer, tout comme va le faire le port de Prince Rupert, des investissements et des infrastructures. Le gouvernement ne sera peut-être pas en mesure d'utiliser l'argent des contribuables à bon escient et d'augmenter la valeur ajoutée des produits destinés à l'exportation. Il va peut-être créer des coûts.

Les ports de l'ouest du Canada ne sont pas à ce point si vastes qu'ils ne peuvent être gérés de manière efficace par une seule administration. Le port de Los Angeles est trois fois plus grand que ceux de Vancouver et de Prince Rupert. Pourquoi avoir des entités distinctes?

Je vis et je travaille à Prince Rupert depuis plus de quinze ans. À mon avis — et je dois bien choisir mes mots quand je m'exprime dans cette petite localité —, l'administration portuaire de Prince Rupert, quoique bien intentionnée, n'a pas les compétences voulues pour agir, seule, comme exploitant de conteneurs ou groupe portuaire de renommée mondiale. Elle aurait intérêt à profiter du savoir-faire de joueurs plus imposants. Cela accélérerait, dans une certaine mesure, le processus de privatisation commerciale.

**Le sénateur Eyton :** Je trouve parfois que nous ne sommes pas très efficaces, ce qui est plutôt paradoxal. Nous sommes allés à Prince Rupert, où nous avons rencontré des gens, et vous, vous êtes venu ici. C'est dommage. Nous avons eu droit à une visite fort intéressante. Nous avons beaucoup appris.

Nous avons parlé de la potasse, des copeaux de bois, du charbon, du soufre. Nous avons peut-être aussi parlé de grains, mais de façon très brève. Il y a une chose qui m'intrigue. Je jette un coup d'œil à vos titres de compétence et je vois que vous vous occupez de manutention des grains. Est-ce que les grains sont tous expédiés par conteneur?

**M. Burghardt :** Non. Pour l'instant, tout le grain est acheminé en vrac. Nous transportons tout par chemin de fer et ensuite par vraquiers — des navires de 50 000, 60 000 tonnes. Le grain acheminé depuis le port de Prince Rupert n'est pas placé dans des conteneurs. Il est transporté en vrac.

Si vous n'avez pas beaucoup entendu parler du transport des grains à Prince Rupert lors de votre visite, c'est parce que nous représentons le gros du trafic tonnage à Prince Rupert depuis de nombreuses années. Prince Rupert n'assurait que la manutention des grains et du charbon. Le trafic de charbon était encore moins important, dans certains des exemples que j'ai donnés au début de mon exposé, que celui des grains.

Nous sommes ce que j'appelle le « pilier » du port de Prince Rupert. Nous représentons plus de la moitié du tonnage qui passe par le port depuis cinq ans. Toutes ces possibilités nouvelles liées au transport par conteneurs vont amener Prince-Rupert à offrir un éventail complet de services. Nous appuyons et encourageons



Port of Prince Rupert a full-service port. We certainly support and want to see these other activities happen so that we are not the sole person responsible for the infrastructure, tax base and all the other things that happen to a major industrial player.

**Senator Eyton:** You are not really directly involved in containerization, but you see the benefits should it be more successful.

**Mr. Burghardt:** We believe we will become more involved as the container market increases out of Prince Rupert. We definitely want to expand into loading containers. There is no question we would do that.

**Senator Eyton:** I read yesterday the executive summary of your report that appeared in *The Globe and Mail*. I thought it was eloquent and quite persuasive. The overwhelming conclusion of your report and of *The Globe and Mail* was that Canadians are far too timid and have far too little vision, given the opportunity and the circumstances.

Do you want to comment and suggest how we could change ourselves so we can answer the challenge and get that opportunity?

**Mr. Burghardt:** As was suggested in some of my earlier comments, we need to find ways to better facilitate what probably is foreign investment at the container dock level in both Vancouver and Prince Rupert. We need not to think in terms of incremental terms of adding half a million container capacity at a time. We need to think of how do we add 2 or 3 million container capacities in one fell swoop.

In order to do that, we have to invite some of the world-class container operators to directly participate in that infrastructure development. It means that we have to not want authorities to spoon-feed the investment. It means that we need to say: "Here, Dubai Ports World, here, Maersk, APL, here is a track of land. We have made sure it is dock-ready for you. Go out and build a world-class facility and use your market capabilities to attract the product into the country. Do not feel that we have to be arm-in-arm the marketer. Do not feel that we have to be arm-in-arm the operator."

The Canadian style is to do that. It is not nimble or fast enough to recognize how quickly this container traffic is moving throughout the world right now.

**Senator Eyton:** Picking up on that, there were a lot of numbers cited, emphasizing the timidity and quiet soft approach of Canadians. I would have thought, as a market guy, you always look for a place where your services are required, and there is a scarcity of those services.

If I look at Asia, Shanghai and Singapore, it seems there will be an oversupply of container capacity, partly in the context that the number one destination, for now and for some years to come, is North America, which represents the largest single market. That North American market is not matching the outbound. I can see a wave of containers looking for a home. I would have thought it would be a splendid opportunity to stay behind the curve and

ces activités, car nous ne voulons pas être les seuls responsables de l'infrastructure, de l'assiette fiscale, de tout ce qu'on attend d'un grand joueur industriel.

**Le sénateur Eyton :** Vous ne vous occupez pas directement de transport conteneurisé, mais vous en voyez les avantages.

**M. Burghardt :** Nous allons jouer un plus grand rôle dans ce domaine, au fur et à mesure que le transport par conteneurs depuis Prince Rupert va prendre de l'expansion. Nous voulons absolument fournir des services de chargement de conteneurs. Il n'y a aucun doute là-dessus.

**Le sénateur Eyton :** J'ai lu, hier, le résumé de votre rapport qui a paru dans le *Globe and Mail*. Je l'ai trouvé fort éloquent et convaincant. La principale conclusion qui se dégage de votre rapport et de l'article du *Globe and Mail* est la suivante : les Canadiens sont beaucoup trop timides et manquent de vision, compte tenu des possibilités et des circonstances qui existent.

Pouvez-vous préciser un peu votre pensée et nous dire quels changements nous devons apporter pour être en mesure de relever les défis et de profiter des possibilités qui s'offrent à nous?

**M. Burghardt :** Comme je l'ai déjà mentionné, nous devons trouver des moyens d'encourager les investissements étrangers au niveau des quais à conteneurs dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert. Nous devons accroître la capacité de manutention non pas d'un demi-million de conteneurs, mais plutôt de deux ou de trois millions de conteneurs.

Pour y arriver, nous devons inviter certains exploitants de conteneurs de renommée internationale à participer directement au développement de cette infrastructure. Nous ne voulons pas d'investissements au compte goutte. Nous devons dire : « Voici, Dubai Ports World, Maersk, APL, une parcelle de terre. Nous voulons nous assurer que les quais sont en mesure d'accueillir vos navires. Construisez une installation de classe mondiale et utilisez vos connaissances des marchés pour attirer les produits au Canada. Nous n'exigeons pas que nous agissions, ensemble, comme négociants, comme exploitants. »

Le Canada a l'habitude de procéder de cette façon. Il n'a pas l'esprit assez vif pour reconnaître la rapidité avec laquelle évolue actuellement le marché du trafic conteneurs à l'échelle internationale.

**Le sénateur Eyton :** Sur ce point, de nombreux chiffres ont été cités. On a beaucoup insisté sur l'approche timide, en douceur, des Canadiens. Je pensais qu'un spécialiste du marché comme vous était toujours à la recherche d'endroits où vos services sont requis, services qui d'ailleurs se font plutôt rares.

Je jette un coup d'oeil du côté de l'Asie, de Shanghai et de Singapour et j'ai l'impression qu'il va y avoir une surcapacité de navires à conteneurs, en partie parce que la principale destination aujourd'hui, et aussi dans les années à venir, demeure l'Amérique du Nord, qui représente le marché le plus important. Le marché nord-américain dispose encore d'une marge de manoeuvre pour ce qui est du trafic sortant. Il y a toute une série de conteneurs qui

receive containers. We must be a preferred destination for containers because we should have bigger margins than the guys on the other side who are fiercely competing for container traffic.

Does that make sense?

**Mr. Burghardt:** That is a lot to consider quickly. A number of people have looked at where the West Coast container traffic growth opportunities are in the next 20 years. The opportunity is for Canada to capture a bigger proportion of what you say is a declining rate of growth in North America for imported traffic. The congestion exists, whether it be L.A./Long Beach, Oakland, Seattle or Portland. We need to become the first port of choice in British Columbia. In doing so, I think that over the long term, as markets rationalize, there will be a greater opportunity for us to have access to the export of products out of this country. We are evolving in Canada and in the United States, from an agricultural standpoint with ethanol and petrochemical by-products. We will not always be dragging behind in terms of the manufactured products that may leave the country. The notion in being bold is to say, "Let us be the beachhead that moves more of this product and creates the opportunity for value-added products to more efficiently get back out of the country." If all of those containers only stay in the lower 48 and transit across the United States only, we will never get those empty containers to come to Canada and offer real opportunity for the industries along the gateway networks in Canada.

There is a danger that we might facilitate the demise of our standard of living if we do not allow this container traffic to come to Canada. By that, I mean that you are correct that the rate of growth between the Asian and Indonesian and African and Middle Eastern markets is probably higher than Canada. The container companies will say, "If you do not get your act together on the West Coast of North America, we will ignore you completely. We can stay quite busy, thank you, with developing these other larger markets." We need to show that our container activity can be as productive as what it is in these other circumstances. That is why the labour situation is as important as it is. That is also why we need to move from handling 20 containers an hour on the West Coast to handling 37 or 38, which is accomplished in Australia, Dubai and Singapore. Otherwise, we will not have the access to those goods on which we pride ourselves as part of our standard of living.

**Senator Eyton:** I do not want to take too much time, but your report and comments suggest that you favour provincial jurisdiction as a way of regulating the port activity. Looking at it from a little further away, for example, I think we saw numbers showing that containers coming into Vancouver and Prince Rupert by and large went mostly farther east, a long way away. About 10 per cent dropped off in British Columbia; another 10 per cent in the Prairie provinces; 40 per cent in Ontario and Quebec; and the rest went into the States.

cherchent un port. Je pense qu'il s'agit là d'une occasion extraordinaire. Nous devons constituer une destination de choix pour les conteneurs parce que nous disposons d'une plus grande marge de manoeuvre que ceux qui, de l'autre côté, se livrent une concurrence féroce pour le trafic-conteneurs.

Trouvez-vous ce raisonnement logique?

**M. Burghardt :** Vous soulevez beaucoup de points. Plusieurs personnes ont analysé les possibilités de croissance du trafic de conteneurs sur la côte ouest au cours des 20 prochaines années. Le Canada doit saisir une plus grande part du marché de produits importés en Amérique du Nord, dont le taux de croissance, comme vous le mentionnez, est en déclin. La congestion existe que ce soit dans les ports de Los Angeles/Long Beach, d'Oakland, de Seattle ou de Portland. Nous devons devenir le premier port de choix en Colombie-Britannique. Cela nous permettra, à la longue, au fur et à mesure que les marchés se rationalisent, d'avoir accès aux marchés d'exportation des produits. Le Canada et les États-Unis font des progrès, d'un point de vue agricole, dans le domaine des sous-produits de l'éthanol et des sous-produits pétrochimiques. Nous ne serons pas toujours à la traîne pour ce qui est des produits manufacturés qui quittent le pays. Nous devons faire preuve d'audace, dire, « Soyons la tête de pont qui achemine davantage de ces produits, qui permet aux produits à valeur ajoutée d'être exportés de manière plus efficace. » Si ces conteneurs restent dans les 48 États au sud de la frontière et ne traversent que les États-Unis, nous ne parviendrons jamais à faire venir ces conteneurs vides au Canada et à offrir des possibilités réelles aux industries le long des réseaux de transbordement au Canada.

Nous risquons d'assister à une diminution de notre niveau de vie si nous ne permettons pas à ce trafic conteneurs de venir au Canada. Vous avez raison de dire que les marchés en Asie, en Indonésie, en Afrique et au Moyen-Orient connaissent une croissance plus forte que celle du Canada. Les exploitants de conteneurs vont dire, « Si vous ne faites rien pour améliorer la situation sur la côte ouest de l'Amérique du Nord, nous allons vous laisser de côté, puisque nous pouvons concentrer nos efforts sur ces autres marchés plus importants. » Nous devons montrer que nous pouvons être aussi productifs que les autres pays. D'où l'importance du facteur main-d'œuvre. Nous devons accroître notre capacité de manutention sur la côte ouest, la faire porter de 20 à 37 ou 38 conteneurs l'heure, comme c'est le cas en Australie, à Dubai et à Singapour. Autrement, nous n'aurons pas accès aux produits qui font partie intégrante de notre niveau de vie.

**Le sénateur Eyton :** Je ne veux pas prendre trop de temps, mais si je me fie à votre rapport et à vos commentaires, il faudrait confier la réglementation des activités portuaires aux provinces. Selon les chiffres qui ont été fournis, les conteneurs qui arrivent dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert sont en grande partie acheminés vers des destinations situées beaucoup plus à l'est. Environ 10 p. 100 sont acheminés vers la Colombie-Britannique, 10 p. 100, vers les Prairies, 40 p. 100, vers l'Ontario et le Québec, et le reste, vers les États-Unis.



In addition to the kind of dollars that are required — that is, in Prince Rupert we heard the number \$110 million; another \$600 million for the second phase; and another \$1.1 billion or \$1.2 billion for the second berthing — it seems that this is a gigantic enterprise. It is not provincial; it should be a national dream and a national vision that requires a national presence in order to try to coordinate that and to achieve the objective.

**Mr. Burghardt:** You cannot argue that the implications are national, that is for sure. For a long period of time, the British Columbia government had more vision than necessarily the federal government did around the opportunity to expand this Asia-Pacific traffic. For a significant period of time, it was the provincial government that said we need to grow to where Vancouver and Prince Rupert are handling 10 million containers by 2020.

The coordination of marine, road and rail, and land-use planning is separate. The federal government looks after marine and rail; the province looks after general land use, road access, and many of the support activities that are required for a port to be effective. I think we say "provincial", but we also mean one entity that can truly control the long-term land-use function and assure that we make decisions that are complementary in all those different modes.

It is my own view that we would not have a federal Asia-Pacific Gateway initiative formally established if it had not been for the prodding of the British Columbia government. That being said, today there is a lot of enthusiasm federally for that to occur. It may be that the federal government can provide the vision and leadership for us not to miss this opportunity, but it will require a faster pace of action than what we have seen in that vision and action from the federal government up until this point.

**Senator Adams:** Someone asked you a question about Aboriginal people. There are seven nations there. I was on the fisheries committee and we met with them in Prince Rupert. They have commercial fishermen who have a problem with some of the regulations that were changed by DFO, the Department of Fisheries and Oceans.

You talked about transportation by rail and by road. One of those areas is subject to a land claim that is being negotiated right now with Indian and Northern Affairs. Is anything happening with those seven nations in Prince Rupert? You also talked about \$70 million and the forestry industry and how those nations are able to supply you at Prince Rupert. I would like to find out a bit more about the \$70 million for those First Nations that you have been negotiating with at Indian Affairs or with the Government of Canada.

**Mr. Burghardt:** I could not comment on the exact progress for the Tsimshian group directly with Indian Affairs. As part of the port development, it is not just a Transport Canada issue; it is a full-fledged federal government issue and responsibility as to final resolution. That much, I am aware of.

Ce projet, si l'on tient compte des investissements qui sont requis — 110 millions de dollars pour Prince Rupert; 600 millions de dollars pour la phase deux; et 1,1 milliard ou 1,2 milliard pour la deuxième installation d'accostage —, est énorme. Les provinces ne devraient pas être les seules concernées. Il devrait s'agir d'une initiative nationale qui exige une présence nationale pour coordonner le tout, atteindre l'objectif visé.

**M. Burghardt :** Il est vrai que les incidences vont se faire ressortir à l'échelle nationale. Pendant très longtemps, le gouvernement de la Colombie-Britannique a fait preuve d'une vision plus large que le gouvernement fédéral pour ce qui est de l'expansion du trafic Asie-Pacifique. Pendant longtemps, le gouvernement provincial a insisté sur la nécessité de favoriser la croissance des ports de Vancouver et de Prince Rupert pour qu'ils puissent manutentionner 10 millions de conteneurs d'ici 2020.

Le transport par eau, par route et par rail et la planification de l'utilisation du territoire font l'objet d'une coordination distincte. Le gouvernement fédéral s'occupe des voies maritimes et des réseaux ferroviaires, tandis que les provinces s'occupent, de manière générale, de l'utilisation des terres, de l'accès aux routes, des nombreux services de soutien qui sont requis pour assurer l'efficacité des ports. Nous disons les « provinces », mais nous voulons également dire une entité qui est en mesure d'exercer un contrôle sur l'utilisation à long terme des terres et de prendre des décisions qui tiennent compte des exigences de tous ces différents modes.

À mon avis, l'initiative de la Porte de l'Asie-Pacifique lancée par le gouvernement fédéral n'aurait pas vu le jour n'eût été de l'insistance du gouvernement de la Colombie-Britannique. Cela dit, le projet suscite, chez les autorités fédérales, beaucoup d'enthousiasme. Le gouvernement fédéral peut fournir la vision et le leadership dont nous avons besoin pour tirer parti de cette occasion, mais il faudra qu'il agisse avec plus de célérité qu'il ne l'a fait jusqu'ici.

**Le sénateur Adams :** On vous a posé une question au sujet des Autochtones. Il y a sept collectivités là-bas. J'ai accompagné le comité des pêches quand il s'est rendu à Prince Rupert. Les pêcheurs commerciaux contestent certains des règlements qui ont été modifiés par le ministère des Pêches et des Océans.

Vous avez parlé du transport par rail et par route. Il y a un territoire qui fait présentement l'objet d'une revendication territoriale et de négociations avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord. Où en sont les discussions avec ces sept collectivités autochtones à Prince Rupert? Vous avez mentionné la somme de 70 millions de dollars, l'industrie forestière, le rôle joué par ces collectivités à Prince Rupert. J'aimerais en savoir un peu plus sur les 70 millions de dollars qui devraient être versés aux Premières nations avec lesquelles le ministère des Affaires indiennes ou le gouvernement du Canada est en train de négocier.

**M. Burghardt :** Je ne connais pas l'état d'avancement du dossier Tsimshian auprès d'Affaires indiennes. Le développement du port ne concerne pas uniquement Transports Canada; c'est plutôt l'ensemble du gouvernement fédéral qui est responsable de trouver une solution. C'est ce que j'en sais.

As I mentioned, in regard to some of the land and road access issues, you may have noticed in your visits to Prince Rupert that we are a coastal town that is immediately landlocked by mountains. Interestingly enough, the only land available for residential and further development moves west from the mountains into two areas, an area called Digby Island, which is the airport where you landed and also immediately north of there, the Tsimshian peninsula. Road access to the Tsimshian peninsula and then a small causeway built to Digby Island would create the opportunity for two things: good residential land access to allow, as Prince Rupert grows with all of this port activity, an affordable land base for people to live on. We are out of land in Prince Rupert, if you can believe that, but we are.

The second thing that it will do is introduce the smaller communities and allow them to integrate more easily into our education system in Prince Rupert, namely, the community college and high school systems. They will see where they can have the opportunity for tourism development, which has already started to happen on a limited basis due to some of our cruise ship and ecotour activity created out of that, but it needs to go further. It needs to be not just air access or expensive water taxi or ferry access.

To me, the opportunity where you say "Let us open this area up so you can be more participatory" does not necessarily mean there is a direct trade-off with the container activity, but it recognizes that some economically viable opportunity has to take place in those areas.

**Senator Adams:** It will be developed in the future, but is there a conflict with those organizations in the port?

**Mr. Burghardt:** I do not believe so, no. I do not see a conflict.

**Senator Adams:** In the meantime, we have a lot of supplies coming through Churchill up to Nunavut, and I am glad some of Senator Zimmer's questions were about the future of Churchill.

**Senator Oliver:** When you were making your presentation, you said that, when these large shipping companies from Asia look at Prince Rupert and the West Coast of Canada and consider whether they want to do business there, they will demand much higher performance from our railways. You went on to say that right now our railways — we are looking out of Prince Rupert at CN — are unreliable. Can you tell me what is "unreliable" about it and what things have to change to make it reliable in the eyes of big shipping companies from Asia?

**Mr. Burghardt:** There has to be a more regular and predictable service and delivery time for the arrival of those containers at inland destinations. That is really the nub of it. When the container ship arrives, it has to be predictable that in four days, or five days, the containers will be in Winnipeg, Chicago or Memphis. Today, those types of guarantees of service are not available. Certainly, CN is making good inroads with what they are demonstrating with the initial Prince Rupert container development. They are doing that very well, but that is the exception since November 1 of this past year. Prior to that, Asian

Comme je l'ai mentionné, en ce qui a trait à l'accès routier, vous avez peut-être remarqué, au cours de vos visites, que Prince Rupert est une ville côtière entourée de montagnes. Étrangement, les seuls terrains résidentiels encore disponibles se trouvent dans deux zones à l'ouest des montagnes, soit Digby Island, où est situé l'aéroport où vous avez atterri, et la zone immédiatement au nord, qui est la péninsule Tsimshian. Créer un accès routier à cette péninsule et construire un pont-jetée jusqu'à Digby Island permettraient deux choses. Premièrement, cela favoriserait l'accès à des terrains résidentiels abordables pour que Prince Rupert puisse croître en même temps que ses activités portuaires. Croyez-le ou non, nous n'avons plus de terrains.

Deuxièmement, on permettrait aux petites collectivités de s'intégrer plus facilement au système d'éducation de Prince Rupert, soit les collèges communautaires et les écoles secondaires. Ces collectivités pourraient également profiter de l'expansion de l'industrie du tourisme, ce qu'on constate déjà, dans une certaine mesure, grâce à nos bateaux de croisière et à nos attractions écotouristiques. Il faut toutefois faire plus encore. L'accès par voie aérienne, par bateau-taxi ou par traversier, qui est coûteux, est insuffisant.

Selon moi, favoriser l'ouverture de la région ne signifie pas nécessairement qu'il faille faire des concessions du côté du transport de conteneurs, c'est plutôt reconnaître la nécessité d'exploiter certains débouchés économiques viables.

**Le sénateur Adams :** On développera ces débouchés, mais pourrait-il y avoir un conflit avec les organisations du port?

**M. Burghardt :** Je ne crois pas, non. Je ne prévois pas de différend.

**Le sénateur Adams :** Entre-temps, on approvisionne le Nunavut en passant par Churchill. Je suis donc ravi de voir que certaines des questions du sénateur Zimmer portaient sur l'avenir de cette ville.

**Le sénateur Oliver :** Dans votre exposé, vous avez dit que les grandes sociétés de transport maritime d'Asie, qui envisagent de mener des affaires avec Prince Rupert et sur la côte ouest du Canada, exigeront que notre réseau ferroviaire soit plus performant. Vous avez ajouté qu'en ce moment, les chemins de fer — on parle du CN à Prince Rupert — sont peu fiables. Pourriez-vous nous dire ce que vous entendez par là, et ce qu'il faudrait faire pour corriger la situation et satisfaire les grandes entreprises de transport d'Asie?

**M. Burghardt :** Essentiellement, il faudrait que le service et les livraisons à l'intérieur des terres soient plus réguliers et prévisibles. Lorsqu'un porte-conteneurs arrive au port, la société doit pouvoir être assurée que dans quatre ou cinq jours, sa cargaison sera rendue à Winnipeg, Chicago ou Memphis. En ce moment, ces garanties de service ne sont pas fournies. Évidemment, le CN a fait de grands progrès avec ses nouveaux projets de conteneurs à Prince Rupert. L'entreprise a très bien réussi, mais uniquement depuis le 1<sup>er</sup> novembre de l'année dernière. Auparavant, les transporteurs asiatiques étaient très



carriers were completely frustrated with the predictability of container arrivals at inland destinations, whether it was Vancouver, Los Angeles or Seattle. That is the very specific thing that needs to improve.

**Senator Oliver:** When we were in Prince Rupert, I was of the impression that CN could guarantee now a container going from Prince Rupert to Memphis in about 92 or 93 hours.

**Mr. Burghardt:** That is a fair standard.

**Senator Oliver:** That is pretty reliable.

**Mr. Burghardt:** They have performed very well since November 1. I just would offer to you, senator, that our observations were made prior to that being in operation and prior to people seeing what that northern corridor initially has been capable of from a container delivery capability.

**Senator Zimmer:** You touched on this question. It is another hat. You uttered the word "tourism". It is another opportunity to increase activity in that area. When I was in Whitehorse last year, I was amazed that during the summer they have three 747s come in with tourists from Germany. I do not know what they are looking at, but they use the market, they open it up, and they have every week three full 747s. What are your thoughts on adding to market area and the involvement of tourism in Prince Rupert?

**Mr. Burghardt:** I think when they go to Yellowknife they are looking at the northern lights. That is a big thing for the Asian marketplace. They love to see the northern lights.

In Prince Rupert, we have good tourism opportunities in terms of sport fishing, First Nation Aboriginal culture appreciation, and on the ecotour side as well. The wildlife that exists throughout the coastline, the vegetation and coastal forests are well appreciated by people from all over the world. Since our cruise ship activity has been established, and we now have large 2,000-passenger cruise ships arriving at the Port of Prince Rupert twice a week through all of the summer months, people absolutely appreciate the opportunity to see those types of experiences. Those, I think, have a lot of further growth potential in them.

**Senator Zimmer:** Viewing the whales could be seen as a huge tourist attraction.

**Mr. Burghardt:** Absolutely. My daughter was a guide on a tourist boat this summer that took 100 people at a time, and that is all they did — go look at whales and bears.

**The Chair:** Thank you for your presence here, Mr. Burghardt. We do appreciate the information you furnished this committee with.

**Mr. Burghardt:** Thank you for the opportunity and for being so thorough in your questions. I have enjoyed discussing them with you this evening.

**The Chair:** Thank you.

insatisfaits de ne pouvoir prédire l'arrivée des conteneurs à destination, à l'intérieur des terres, que ce soit à Vancouver, Los Angeles ou Seattle. C'est ce que nous devons améliorer.

**Le sénateur Oliver :** Lorsque nous nous sommes rendus à Prince Rupert, j'ai eu l'impression que le CN pouvait maintenant garantir d'acheminer un conteneur de Prince Rupert à Memphis en environ 92 ou 93 heures.

**M. Burghardt :** C'est une bonne moyenne.

**Le sénateur Oliver :** C'est assez fiable.

**M. Burghardt :** Ils travaillent très bien depuis le 1<sup>er</sup> novembre. Je tiens seulement à souligner, sénateur, que nous avons formulé nos observations avant la mise en oeuvre de son plan et avant de voir la capacité de transport de conteneurs dans le corridor nord.

**Le sénateur Zimmer :** Vous avez abordé cette question. C'est une autre paire de manches. Vous avez prononcé le mot « tourisme ». Ce serait une autre façon d'accroître les activités dans cette région. Lorsque je me suis rendu à Whitehorse l'année dernière, j'ai été très étonné de voir qu'au cours de l'été, trois 747 remplis de touristes allemands y atterrirent chaque semaine. Je ne sais pas ce qu'ils cherchent, mais ils ont de toute évidence ouvert le marché. Que pensez-vous de cette ouverture et de l'accroissement du tourisme à Prince Rupert?

**M. Burghardt :** Je crois que les touristes qui se rendent à Yellowknife le font pour observer les aurores boréales. C'est une forte attraction pour les Asiatiques. Ils adorent les contempler.

À Prince Rupert, nous voyons des débouchés dans le domaine du tourisme en matière de pêche sportive, de sensibilisation à la culture autochtone et d'écotourisme. La faune du littoral, de même que la flore et les forêts côtières attirent des gens de partout dans le monde. Depuis que nous avons établi notre industrie de croisières — et maintenant, de gros navires transportant 2 000 passagers arrivent au port de Prince Rupert deux fois par semaine pendant l'été —, nous constatons que les gens adorent ce genre d'expériences. Je crois que ce sont des secteurs où le potentiel de croissance est élevé.

**Le sénateur Zimmer :** L'observation des baleines peut aussi attirer énormément de touristes.

**M. Burghardt :** Absolument. Ma fille a été guide l'été dernier sur un bateau de 100 places qui accueillait des touristes voulant observer les baleines et les ours.

**La présidente :** Merci d'être venu témoigner, monsieur Burghardt. Nous vous sommes très reconnaissants de nous avoir fait part de ces renseignements.

**M. Burghardt :** Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître et d'avoir posé des questions en profondeur. J'ai bien apprécié notre discussion.

**La présidente :** Merci.

Before we start our meeting on Bill C-8, I want to table letters that people sent to us about Bill C-8. Of course, they want Bill C-8 to pass as fast as possible. They are following some examples that they have. However, we know what to do here at our committee meetings. These are being distributed.

I want to say before starting that I am sorry the minister could not be here. I know he is busy and it is on short notice but usually, when ministers want to have their bills passed, they attend meetings of the Senate. I just thought I would feel better saying that.

We welcome you, Mr. Jean, to our committee. It is not easy to be a parliamentary secretary, but it must be easy with Minister Cannon whom I know well.

We welcome the officials with you.

[Translation]

Welcome, Mr. Langlois. Yours is a familiar face at our committee. We are first going to hear from the parliamentary secretary and then the senators will have questions on Bill C-8.

[English]

**Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities:** The minister sends his regrets. He has an operations committee meeting tonight and, as such, was unavailable but did want to appear. I can tell you for sure what an honour it is for me to be here today to present this bill, which is so important to the future of Canada. I know Senator Dawson actually told me I would be under fire tonight, so I filled my glass full of water just so I could douse that if the need arises.

I am pleased to appear before you in relation to Bill C-8, which makes improvements to the shipper protection provisions of the Canada Transportation Act, or the CTA, as you all commonly refer to it. With me from the department are Helena Borges, Director General of Surface Transportation Policy, and Alain Langlois, Legal Counsel.

Bill C-8 was preceded by two other acts related to the CTA — the International Bridges and Tunnels Act, which was passed in February 2007, and Bill C-11, which was passed in June 2007. Bill C-11 amended a range of provisions, including those dealing with the Canadian Transportation Agency, air transport, railway noise, commuter rail, and transportation mergers and acquisitions.

You may recall that when Minister Cannon appeared before this committee on Bill C-11, some members asked him about the status of the rail freight bill, which is so important to many Canadians. The pending freight bill was important then and it is even more important now.

Avant de discuter du projet de loi C-8, je voudrais déposer les lettres qui nous ont été envoyées à ce sujet. Évidemment, tous leurs auteurs veulent que le projet de loi soit adopté le plus rapidement possible. Ils donnent quelques exemples. Toutefois, nous savons ce que nous avons à faire. Nous vous distribuons des copies des lettres en question.

D'abord, je suis navrée que le ministre n'ait pas pu venir. Je sais qu'il est très occupé et qu'il a reçu un court préavis, mais, en général, lorsque les ministres veulent que leur projet de loi soit adopté, ils participent aux séances du Sénat. Je voulais seulement me vider le cœur.

Monsieur Jean, soyez le bienvenu à notre comité. Le travail de secrétaire parlementaire est difficile, mais c'est sûrement plus facile de travailler pour le ministre Cannon, que je connais bien.

Bienvenue également à tous les fonctionnaires du ministère qui vous accompagnent.

[Français]

Monsieur Langlois, je vous souhaite la bienvenue. Vous êtes des habitués du comité. Nous allons entendre le secrétaire parlementaire d'abord, et ensuite les sénateurs auront des questions à poser sur le projet de loi C-8.

[Traduction]

**M. Brian Jean député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités :** Le ministre n'a pu être des nôtres et vous prie de l'excuser. Il doit participer à une séance du Comité des opérations ce soir et ne pouvait donc être présent, même s'il aurait bien voulu. J'aimerais vous dire à quel point c'est un honneur pour moi que d'être ici aujourd'hui pour vous présenter ce projet de loi, qui est tellement important pour l'avenir du Canada. Le sénateur Dawson m'a dit que je serais bombardé de questions, j'ai donc rempli mon verre d'eau pour pouvoir éteindre le feu des explosions.

Je suis ravi de comparaître devant le comité au sujet du projet de loi C-8, qui apporte des améliorations aux mesures de protection des expéditeurs prévues par la Loi sur les transports au Canada, ou LTC, comme on l'appelle communément. Je suis accompagné de fonctionnaires du ministère : la directrice générale des Politiques de transport terrestre, Helena Borges, et un conseiller juridique, Alain Langlois.

Le projet de loi C-8 a été précédé de deux autres lois liées à la LTC. La Loi sur les ponts et tunnels internationaux a été adoptée en février 2007, et le projet de loi C-11, en juin dernier. Ce dernier apportait des modifications à diverses dispositions, dont celles qui régissent l'Office des transports du Canada, le transport aérien, le bruit résultant de l'activité ferroviaire, le transport ferroviaire de banlieue et les fusions et acquisitions d'entreprises de transport.

Vous vous rappelez peut-être que, lors de la comparution du ministre Cannon à l'égard de ce projet de loi, certains membres du comité lui ont demandé où en était le projet de loi sur le transport ferroviaire des marchandises, qui compte tellement pour de nombreux Canadiens. Ce projet de loi attendu était alors important, et il l'est encore plus maintenant.



Bill C-8 is the long-awaited rail freight bill. It reflects extensive consultations dating back to the statutory review of the CTA completed in 2001. In more recent years, there have been intense consultations with railways and, in particular, shippers representing all sectors of the economy. Bill C-8 is the combination of much hard work by Transport Canada officials and industry representatives.

You will note that this hard work is reflected in the unprecedented level of support for the proposed amendments, including the letters you have received. The bill has such a strong level of support that I am hopeful it can be dealt with as quickly as possible by this committee and by the Senate.

I know you are all aware that the bill received all-party support in the House of Commons, and passed clause-by-clause consideration in that house's transport committee in a record 15 minutes.

I mentioned that the bill improves the shipper protection provisions of the CTA. Shippers have been waiting many years for the government to rebalance the legislative provisions of the act.

This will improve their leverage in their negotiations with the railways and should lead to improvements in railway rates and service, as Senator Oliver asked earlier.

The bill will also provide regulatory stability for the railways by finally putting an end to the ongoing debate that has taken place over the past seven years. I believe the railways are looking forward to the passage of the bill so they can focus their efforts on improving service and moving the growing volumes of international trade that are so important to Canada. The railways acknowledge that approval of the bill is inevitable and are not opposing it.

I know that you are very familiar with the unprecedented growth of trade with the Asia-Pacific region and the government's ongoing efforts to strengthen our global competitiveness through the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative. Passage of this bill is a key priority of this initiative and will be welcomed by our exporters and importers.

I will briefly mention a few of the more important provisions contained in Bill C-8. Currently, the Canadian Transportation Agency must be satisfied that a shipper would suffer "substantial commercial harm" before granting regulatory relief to a shipper. Not surprisingly, shippers feel this is an unnecessary and unwarranted barrier. This provision is being repealed.

Ancillary charges have also become an issue between shippers and railways in recent years. These are charges, other than freight rates, for such things as demurrage, cleaning cars or storing cars on railway tracks. These charges are aimed at encouraging good performance by shippers. Most shippers understand this but are often annoyed because the charges are excessive or they feel the conditions are unfair.

Le projet de loi C-8 est cette mesure législative tant attendue. Il repose sur de nombreuses consultations qui remontent à l'examen législatif de la LTC achevé en 2001. Plus récemment, il y a eu des consultations intenses avec les chemins de fer et, notamment, des expéditeurs représentant tous les secteurs de l'économie. Le projet de loi C-8 est le fruit du travail acharné de fonctionnaires de Transports Canada et de représentants de l'industrie.

Vous remarquerez que ce travail s'est traduit par l'appui sans précédent que les modifications proposées ont obtenu, ce dont témoignent les lettres que vous avez reçues. Ce projet de loi bénéficie d'un tel appui que j'espère que le comité et le Sénat l'examineront rapidement.

Je sais que vous n'ignorez pas qu'il a obtenu l'appui de tous les partis à la Chambre des communes et que le comité de la Chambre sur les transports en a fait l'étude article par article en un temps record de 15 minutes.

J'ai dit que le projet de loi améliore les dispositions de la LTC qui protègent les expéditeurs. Ceux-ci attendent depuis de nombreuses années que le gouvernement rééquilibre ces dispositions législatives.

Cela donnera plus de poids aux expéditeurs dans leurs négociations avec les chemins de fer et devrait aboutir à des améliorations des tarifs et du service ferroviaires, comme s'en informait plus tôt le sénateur Oliver.

Le projet de loi garantira aussi aux chemins de fer une certaine stabilité réglementaire en mettant enfin un terme au débat continu des sept dernières années. Je crois que les chemins de fer attendent avec impatience l'adoption de ce projet de loi pour pouvoir se concentrer sur l'amélioration du service et le traitement du volume croissant des échanges internationaux, qui sont importants pour le Canada. Ils reconnaissent que l'adoption de ce projet de loi est inévitable et ne s'y opposent pas.

Je sais que vous êtes au fait de la croissance sans précédent des échanges commerciaux avec la région de l'Asie-Pacifique et des mesures que le gouvernement prend pour renforcer la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale grâce à l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. L'adoption du projet de loi est une priorité essentielle dans le cadre de cette initiative, et nos exportateurs et importateurs vont s'en réjouir.

Je voudrais mentionner brièvement quelques-unes des dispositions les plus importantes du projet de loi C-8. À l'heure actuelle, l'Office des transports du Canada ne doit accorder de réparation à l'expéditeur que s'il estime que ce dernier subirait un « préjudice commercial important ». Il n'est pas surprenant que les expéditeurs y voient un obstacle inutile et injustifié. Le projet de loi abroge cette disposition.

Les frais connexes ont suscité ces dernières années un différend entre les expéditeurs et les chemins de fer. Il s'agit des frais, autres que les prix de transport, qui s'appliquent à des services tels que le stationnement de wagons, leur nettoyage ou leur garage sur des voies ferrées. Ces frais visent à encourager un bon comportement des expéditeurs. La plupart de ces derniers le comprennent, mais sont souvent mécontents parce que ces frais sont excessifs ou que les conditions sont injustes.

A new provision contained in Bill C-8 will allow one or more shippers to complain to the agency. The agency can order a railway to revise the charges or conditions if it determines they are unreasonable.

One of the most popular shipper protection provisions is the final-offer arbitration or FOA. A shipper can apply for FOA if the shipper is not satisfied with the freight rates or associated conditions for moving traffic. Under this particular process, the arbitrator must select the offer of either the shipper or the railway, without any modification.

This process encourages the two parties to compromise or risk losing the arbitration. It also often leads to a settlement before the arbitrator makes a decision.

Bill C-8 would allow a group of shippers to file for FOA. This reduces the cost to individual shippers and allows them to act collectively rather than being singled out. To encourage commercial solutions, the shippers must demonstrate to the agency that they have tried to mediate the matter with the railway, as a precondition to accessing group FOA.

I also want to mention that when the proposed amendments were originally tabled in May 2007, a commitment was made to initiate a review of railway service to commence within 30 days after the bill was passed.

This two-pronged approach, CTA amendments plus a review of the railway service, is the government's approach to addressing complaints about railway service. There is strong shipper support for both initiatives and passage of this bill will allow us to move ahead with the review.

Before closing, I would like to emphasize a few points. First, there is no opposition to this bill. It had the support of all parties and, as I said, it cleared clause-by-clause debate in a record 15 minutes.

Second, the only amendment was initiated by the railways, proposed by the government, and supported unanimously by shippers and the standing committee in the House.

Third, senators in both parties support the bill. Many of you, I know, have been contacted by railways and shippers; both groups support the bill as written and want quick passage.

Finally, there is also that other consideration — speculation that there may be an early election. Shippers will be devastated if the bill dies on the Order Paper yet again, given the hard work and effort put toward reaching a consensus, and the fact that there is virtually no opposition to the bill.

Madam Chair, as I mentioned earlier, shippers have been patiently waiting for improvements to the shipper protection provisions. I am proud of this bill and the unprecedented support

Une disposition du projet de loi C-8 permettra à un ou à plusieurs expéditeurs de s'en plaindre à l'office, qui pourra ordonner au chemin de fer de réviser ses frais ou ses conditions s'il les estime déraisonnables.

L'une des dispositions les plus populaires qui protègent les expéditeurs est l'arbitrage. L'expéditeur insatisfait des prix relatifs au transport de marchandises ou des conditions imposées à cet égard peut recourir à l'arbitrage. Dans ce processus, l'arbitre doit choisir l'offre de l'expéditeur ou du chemin de fer telle quelle.

Ce processus encourage les deux parties à transiger en raison du risque de perdre l'arbitrage. Il aboutit souvent à un règlement avant que l'arbitre ne rende sa décision.

Le projet de loi C-8 permet à un groupe d'expéditeurs de recourir à l'arbitrage. Cela réduira les frais encourus par chacun des expéditeurs et permettra à ces derniers d'agir ensemble, plutôt que d'être traités différemment. Pour favoriser les solutions commerciales, il faudra que les expéditeurs convainquent l'office qu'ils ont déployé des efforts pour régler la question avec le chemin de fer par médiation avant de pouvoir recourir ensemble à l'arbitrage.

Je veux aussi mentionner qu'au moment du dépôt initial de ce projet de loi en mai 2007, le gouvernement s'est engagé à entreprendre un examen du service ferroviaire dans les 30 jours suivant l'adoption de ce projet de loi.

Cette approche en deux volets, l'apport de modifications à la LTC et l'examen du service ferroviaire, est celle que le gouvernement a adoptée pour répondre aux plaintes formulées à propos du service ferroviaire. Les expéditeurs appuient fermement ces deux initiatives, et l'adoption du projet de loi nous permettra de passer à l'examen.

Avant de conclure, je veux souligner quelques points. Premièrement, personne ne s'oppose à ce projet de loi. Il a obtenu l'appui de tous les partis et franchi l'étape de l'étude article par article en un temps record de 15 minutes.

Deuxièmement, le seul amendement a été fait à l'initiative des chemins de fer, à la suite de la proposition du gouvernement et avec l'appui unanime des expéditeurs et du Comité permanent des transports.

Troisièmement, les sénateurs des deux partis appuient ce projet de loi. Les chemins de fer et les expéditeurs ont communiqué avec bon nombre d'entre vous et les deux groupes appuient le projet de loi dans sa forme actuelle et souhaitent que son adoption soit rapide.

Enfin, on fait bien des supputations à propos du déclenchement prochain d'élections. Les expéditeurs seront désespérés si ce projet de loi meure une fois de plus au *Feuilleton*, vu l'effort déployé pour obtenir un consensus et la quasi absence d'opposition.

Madame la présidente, comme je l'ai mentionné plus tôt, les expéditeurs ont attendu patiemment l'apport d'améliorations aux dispositions qui les protègent. Je suis fier de ce projet de loi et de



it has generated. I encourage the committee to deal with this bill as quickly as possible so that shippers can finally enjoy the fruits of their labour.

**The Chair:** We intend to do our job properly.

The provisions in clause 1 propose to remove the substantial commercial harm test as a prerequisite for filing for a competitive remedy from the agency. One competitive remedy that would seem to be made more accessible to rail shippers by these provisions is the competitive line rate, the CLR remedy.

The agency has never received a request for a CLR. However, it is thought that the main reason for this is the requirement for the shipper to have a prior agreement with the connecting railway and not the substantial harm test. Why does the bill not address the need to remove the requirement that a carrier have an agreement with another carrier to access the CLR remedy, as the CTA review panel recommended in 2001?

**Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy, Transport Canada:** In previous versions of this bill, which were Bill C-26 and Bill C-44, there was a provision to basically rewrite the whole competitive line rate provision — it was called the competitive connection rate — on the recommendation of what the panel recommended. We received numerous complaints from both sides, from the railways and from the shippers; and after a lot of discussions with them, we asked what we could do to make it work. Their ultimate recommendation was to stick with what we have now. They unanimously supported withdrawing it when Bill C-58 was tabled.

All the provisions in this bill were discussed with the shippers. That one was an unanimous decision by both sides, that we were better off leaving it alone because there was no way to come to agreement on how that provision could be made workable, after we tried quite hard to make something workable.

**The Chair:** They agree with clause 1. Okay.

Clause 2 proposes to amend section 119 of the CTA by extending the notice period prior to a change in a tariff for the movement of traffic from 20 to 30 days. Is giving rail shippers 10 extra days of notice of a change in tariff a substantial benefit to them?

**Mr. Jean:** It gives more certainty in the marketplace to plan for the future. Certainly, from a commerce perspective, an additional 10 days would give them the ability to plan for the future. I would ask Mr. Borges to make any other comments she would.

**Ms. Borges:** Mr. Jean is correct. Again, this was one of the recommendations put forward by the shippers. We asked whether the 10 days was sufficient, should we look at more? Their view was that the 10 days sufficed; 20 days was a bit short. Now with

l'appui sans précédent qu'il a obtenu. J'encourage le comité à l'étudier le plus vite possible pour que les expéditeurs puissent enfin jouir des fruits de leur travail.

**La présidente :** Nous comptons bien nous acquitter convenablement de nos responsabilités.

L'article 1 propose l'élimination du critère du préjudice commercial important comme condition préalable au dépôt d'un recours devant l'office. Ces dispositions rendraient notamment plus accessible aux expéditeurs ferroviaires le recours du prix de ligne concurrentiel (PLC).

L'office n'a jamais reçu de requête pour un recours PLC. Cependant, on estime que cela s'explique principalement par l'obligation pour l'expéditeur d'avoir conclu une entente préalable avec le chemin de fer correspondant, plutôt que par le critère du préjudice commercial important. Pourquoi le projet de loi ne donne-t-il pas suite à la recommandation formulée en 2001 par le bureau d'examen de la LTC qui préconisait que l'on supprime cette exigence voulant que l'expéditeur ait conclu une entente avec un autre transporteur pour avoir accès au recours PLC?

**Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface, Transports Canada :** Dans les versions antérieures de ce projet de loi, soit les projets de loi C-26 et C-44, il y avait une disposition qui consistait essentiellement à réécrire en entier toute la disposition touchant le prix de ligne concurrentiel — qu'on appelait le prix de raccordement concurrentiel — conformément à la recommandation formulée par le groupe d'étude. Nous avons reçu de nombreuses plaintes de part et d'autre, tant des compagnies ferroviaires que des expéditeurs, et après de longues discussions avec ces intervenants, nous avons demandé ce que nous pouvions faire pour arranger les choses. En bout de ligne, c'est le statu quo qu'ils nous ont recommandé. L'élimination de ces dispositions a été appuyée unanimement lorsque le projet de loi C-58 a été déposé.

Toutes les dispositions incluses dans ce projet de loi ont fait l'objet de discussions avec les expéditeurs. Dans ce cas-ci, les deux parties étaient unanimes : il était préférable de laisser la disposition inchangée, car il s'est révélé impossible d'arriver à une entente quant à l'application pratique du changement proposé, malgré tous nos efforts concertés en ce sens.

**La présidente :** L'article 1 leur convient. D'accord.

L'article 2 propose de modifier l'article 119 de la LTC en portant de 20 à 30 jours le délai de préavis pour les modifications de tarif de transport ferroviaire. Est-ce vraiment avantageux pour les expéditeurs d'être avisés 10 jours plus tôt d'un changement au tarif de transport ferroviaire?

**M. Jean :** En instaurant une plus grande stabilité sur le marché, il va de soi que, d'un point de vue commercial, ce délai additionnel de 10 jours permet aux expéditeurs de planifier plus efficacement. J'invite Mme Borges à apporter toutes les précisions qu'elle juge nécessaires.

**Mme Borges :** M. Jean a raison. Cela fait également partie des recommandations formulées par les expéditeurs. Lorsque nous leur avons demandé s'il fallait prévoir une période encore plus longue, ils nous ont indiqué que les 10 jours supplémentaires

the automated systems, that they are getting everything electronically, they are able to react faster so they are perfectly happy with this. This was the shippers' proposal.

**The Chair:** Clause 5 addresses a gap in the legislation similar to the one addressed in clause 4, which leaves a railway line unregulated after a lease on the railway line has ended. In respect of grain-dependent railway lines, this clause serves to clarify that the track owners wishing to discontinue service on grain-dependent rail lines after a lease ends must make annual compensation payments to the municipality or district.

Although the municipalities and districts will receive some compensation if a grain-dependent line is discontinued, would you not agree that residents could still be worse off?

**Mr. Jean:** I cannot imagine they would be any better off, losing that particular industry from their town, depending on the size of it, but certainly it could have an impact.

**Ms. Borges:** For the grain-dependent branch lines, really the only product they handle is grain. This provision was actually instituted earlier to ensure that — as the grain industry shifted and some of the product was being carried by truck as rationalization occurred in the country with elevators — the railways, when abandoning a line, compensated the community to ensure those roads would be able to handle the truck traffic.

These lines are not used by any other kinds of services that the community depends on. For example, in urban areas, there are commuter rail operators and such, so there is a different process in place for that. We amended that through Bill C-11.

In this case, we believe that they are well off and we have not had complaints about the process or the compensation. I think it is welcome. This provision is actually closing a loophole whereby, in the case where a lot of lines were transferred from being leased — they were not sold, they were leased and were transferred from either CN or CP to a short line — if they stopped service at some point and that line then went back to CN and CP, the railways were not obligated to follow the formal discontinuance process, which provides the province and municipalities an opportunity to acquire the line, if no one wants it for commercial purposes.

étaient suffisants, car le préavis actuel de 20 jours est un peu court. Grâce aux systèmes automatisés permettant de tout transmettre par voie électronique, ils sont en mesure de réagir plus rapidement, ce qui fait que la période de préavis modifiée leur convient parfaitement. C'est d'ailleurs ce que les expéditeurs eux-mêmes ont proposé.

**La présidente :** Un peu comme l'article 4, l'article 5 vise à corriger une lacune de la loi actuelle qui fait en sorte qu'une ligne ferroviaire devient un bien non réglementé à l'expiration du bail la concernant. Dans le cas des lignes ferroviaires tributaires du transport du grain, l'article permet de préciser que le propriétaire de l'infrastructure souhaitant interrompre le service sur une telle ligne à l'expiration d'un bail doit verser des paiements compensatoires annuels à la municipalité ou au district.

Bien que les municipalités et les districts seront indemnisés dans une certaine mesure en cas d'interruption du service sur une ligne ferroviaire tributaire du transport du grain, ne croyez-vous pas que les résidents locaux y perdraient tout de même au change?

**M. Jean :** Je ne peux pas voir comment leur situation pourrait s'améliorer, car leur localité perd cette industrie. Tout dépend de la taille de celle-ci, mais il est bien certain qu'il pourrait y avoir un impact.

**Mme Borges :** Pour les embranchements ferroviaires tributaires du grain, c'est effectivement le seul produit transporté. Cette disposition avait en fait été instaurée antérieurement pour faire en sorte que les compagnies ferroviaires, dans le contexte de la transformation de l'industrie qui est marquée par le transport par camion d'une partie du grain et la rationalisation du nombre d'élevateurs au pays, versent une compensation à la collectivité au moment de l'abandon d'un embranchement pour s'assurer que les routes soient en mesure d'accueillir le trafic supplémentaire de camions.

Ces lignes ne sont pas utilisées pour d'autres types de services utiles à la collectivité. Par exemple, il y a un processus différent en place dans les secteurs urbains où il existe notamment des services de train de banlieue. Nous avons apporté les modifications nécessaires à ce chapitre au moyen du projet de loi C-11.

En l'espèce, nous estimons que les localités visées s'en tirent bien et nous n'avons reçu aucune plainte quant au processus ou aux indemnités versées. Je crois que les paiements compensatoires sont les bienvenus. Cette disposition permet en fait d'éliminer une échappatoire. Ainsi, lorsqu'une grande quantité de lignes ferroviaires étaient transférées à la fin d'un bail — elles n'étaient pas vendues, elles étaient louées puis transférées du CN ou du CP à un chemin de fer secondaire — lorsque ce dernier mettait ultérieurement fin à ses services et que la ligne ferroviaire revenait au CN ou au CP, la compagnie n'était pas tenue de suivre le processus établi en cas d'interruption de service, qui permet à la province et aux municipalités d'avoir la possibilité de faire l'acquisition de la ligne ferroviaire, si personne ne veut l'exploiter à des fins commerciales.



In recognizing that deficiency, we are trying to close that loophole so when the line reverts back to CN and CP, if they do not start service, the line is offered up to the province or the communities. In fact, it is a benefit to the communities that they can keep it if they wish.

**Senator Oliver:** I would like to ask a question about final-offer arbitration and mediation. Clause 7 offers an opportunity for parties to final-offer arbitration to suspend the proceedings and take the matter before a mediator. It also offers shippers an opportunity to submit a common matter jointly for arbitration.

What is the advantage of offering mediation in the midst of a final-offer arbitration process when mediation is an option prior to final-offer arbitration under section 36.1 and 36.2 of the CTA? Why mediation?

**Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services, Transport Canada:** The first portion of the answer is technical. The mediation found in 36.1 is only mediation in respect of matters over which the agency has jurisdiction. FOA is not a proceeding before the agency so it falls outside the scope of the agency jurisdiction.

The concept of mediation was included in the FOA. In clause 7, the mediation is allowed or is put in for shippers and railways to mediate after arbitration has commenced. Under the current legislation, the arbitrator has to issue a decision within 60 days; it is a mandatory obligation under the legislation.

If shippers and the railway want to sit down and discuss or mediate, there is absolutely no time for them to proceed and do so because the arbitrator has to issue a decision within 60 days. Clause 7 was included to allow shippers and railways, after arbitration has commenced, if they had not had a chance to mediate before, to sit down and try to resolve the issue.

I can tell you from experience, having practised at the agency for a long time, a lot of discussion occurs after the final-offer arbitration is filed and the timing —

**Senator Oliver:** After it gets started?

**Mr. Langlois:** Yes, usually the filing of an FOA triggers a willingness on the part of both parties to mitigate the risk of a negative decision. The issue is that there was no time for them to do it, so they had to negotiate at the same time they were going through the arbitration process. This will allow them to stay the arbitration while they negotiate and, if they cannot agree, the arbitration can resume.

**Senator Oliver:** They would have to have a brand new set of people to do the mediation. The mediator could not be the arbitrator and each side would need their own representatives for the mediation separate from the arbitration, I would presume.

**Mr. Langlois:** Yes. It is important that the arbitrator is never the mediator. Under the act, the agency has to appoint an arbitrator and that is usually someone found on a list sent out by

En reconnaissant cette déficience de la loi, nous essayons de supprimer cet échappatoire de telle sorte qu'au moment où la ligne revient au CN ou au CP, elle doit être offerte à la province ou à la municipalité, s'il n'y a pas reprise du service. Ainsi, il est avantageux pour les collectivités d'avoir la possibilité de conserver la ligne si elles le désirent.

**Le sénateur Oliver :** J'aimerais poser une question au sujet de l'arbitrage et de la médiation. L'article 7 offre la possibilité aux parties à l'arbitrage de suspendre les procédures pour avoir recours au service d'un médiateur. Il permet aussi aux expéditeurs de faire front commun pour présenter conjointement leur cause à l'arbitrage.

En quoi est-il avantageux de permettre la médiation au milieu du processus d'arbitrage alors que la médiation est une option offerte préalablement à l'arbitrage en vertu des articles 36.1 et 36.2 de la LTC? Pourquoi la médiation?

**Alain Langlois, avocat, Services juridiques, Transports Canada :** La première partie de la réponse est technique. Les services de médiation prévus à l'article 36.1 ne visent que les questions relevant de la compétence de l'office. Comme l'arbitrage n'est pas un processus interne à l'office, il ne relève pas directement de sa compétence.

Le concept de médiation est imbriqué dans celui d'arbitrage. L'article 7 autorise la médiation pour les expéditeurs et les compagnies ferroviaires une fois que l'arbitrage est enclenché. En vertu de la loi en vigueur, l'arbitre est tenu de prononcer son jugement dans un délai de 60 jours; c'est une obligation légale.

Si les expéditeurs et la compagnie ferroviaire souhaitent se rencontrer pour discuter ou se prêter à la médiation, ils n'ont absolument pas le temps de le faire, car l'arbitre doit faire connaître sa décision dans les 60 jours. L'article 7 a été inclus pour leur permettre, une fois l'arbitrage amorcé, de s'asseoir pour essayer de régler leurs différends, s'ils n'ont pas pu le faire auparavant.

Comme j'ai travaillé longtemps à l'office, je peux vous dire d'expérience qu'une grande partie des pourparlers ont lieu une fois que la demande d'arbitrage est déposée et que le temps...

**Le sénateur Oliver :** Après que le processus soit commencé?

**M. Langlois :** Oui, le dépôt d'une demande d'arbitrage incite habituellement les deux parties à vouloir atténuer les risques d'une décision défavorable. Le problème c'est que, faute de temps, elles devaient négocier tout en amorçant le processus d'arbitrage. Les nouvelles mesures proposées leur permettront de négocier sans interrompre le processus d'arbitrage, lequel pourra reprendre son cours si les parties ne parviennent pas à s'entendre.

**Le sénateur Oliver :** Il faut faire appel à des personnes différentes pour la médiation. L'arbitre ne peut pas agir comme médiateur et je présume que chaque partie devrait avoir ses représentants pour la médiation qui seraient différents de ceux intervenant pour l'arbitrage.

**M. Langlois :** Effectivement. Il est important que l'arbitre n'agisse jamais comme médiateur. En vertu de la loi, l'office doit nommer un arbitre dont le nom figure habituellement sur une liste

the agency. They have an obligation under the legislation to send out a list of names. They usually appoint a lawyer from private practice to do the arbitration. Someone else would be the mediator. The arbitration would be stayed before the appointed arbitrator and the mediation would proceed. If the mediation is unsuccessful, then the person appointed arbitrator would resume.

**Senator Oliver:** The final-order arbitration gets started and they have only 60 days to do it. They are into their 20th day and decide to pause, appoint a mediator and each side begins that process. On the 59th day, the mediation is successful. Does the mediator prepare an order that he gives to the arbitrator so it becomes an arbitration order?

**Mr. Langlois:** The shipper withdraws the final-offer arbitration.

**Senator Oliver:** It will be a mediated final order.

**Mr. Langlois:** Yes. Although I have never seen one, I have heard the terms of the settlement agreement whereby the shipper agrees to withdraw the arbitration request to the agency and the arbitrator.

**Senator Oliver:** Thank you.

**Mr. Jean:** If I may, under the FOA provision, as a litigator in Alberta I found a similar process — the offer of judgment of formal offer under the rules, to be very helpful in settling matters without going to litigation. I found this particular legislation similar to that and it will avoid litigation and help parties get along in the future as well, which is a form of duopoly we have in Canada.

[Translation]

**Senator Dawson:** Mr. Jean, I would like to read the letters that have been distributed to us. Some paragraphs contain an amazing coincidence.

That Bill C-8, an Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation), be deemed to have been read a second time, referred to committee of the whole, reported without amendment, concurred in at report stage, read a third time and passed.

Everyone has written the same thing. I can understand the urgency. Let me tell you at the outset, I want to cooperate to get the bill passed as quickly as possible. This has gone from Mr. Collette to Tony Valeri to Jean Lapierre to Lawrence Cannon.

I can tell you that you have my full cooperation in getting the bill passed, but, Madam Chair, I always hate being taken for granted. I find that this similarity — I do not know where it is coming from but it is surely not from our side — looks like they

préétablie. L'office est légalement tenu de diffuser une telle liste. C'est habituellement un avocat d'un cabinet privé qui est désigné pour agir comme arbitre. Le médiateur serait une personne différente. Le processus d'arbitrage serait suspendu pendant que la médiation aurait cours. Si la médiation ne permet pas aux parties de s'entendre, l'arbitre désigné reprendrait son travail.

**Le sénateur Oliver :** Le processus d'arbitrage doit être conclu dans un délai de 60 jours. Si au 20<sup>e</sup> jour on décide d'interrompre le processus pour nommer un médiateur et si les deux parties parviennent à s'entendre au 59<sup>e</sup> jour, est-ce que le médiateur prépare une ordonnance qui est remise à l'arbitre pour devenir l'ordonnance d'arbitrage?

**M. Langlois :** L'expéditeur se retire du processus d'arbitrage.

**Le sénateur Oliver :** Ce sera donc une ordonnance finale issue de la médiation.

**M. Langlois :** Tout à fait. Je n'en ai jamais vu moi-même, mais j'ai entendu parler d'accords de règlement en vertu desquels l'expéditeur accepte de retirer sa demande d'arbitrage devant l'office et l'arbitre désigné.

**Le sénateur Oliver :** Je vous remercie.

**M. Jean :** Si je puis me permettre, pour ce qui est de la disposition touchant l'arbitrage, je me souviens d'un processus similaire en Alberta lorsque j'étais avocat plaçant. La possibilité de demander un jugement à l'égard d'une offre officielle en vertu des règles établies contribuait grandement au règlement de causes sans avoir à plaider devant les tribunaux. J'estime que les dispositions dont nous discutons ici sont assez semblables en ce sens qu'elles éviteront des procédures judiciaires tout en aidant les parties à travailler de concert à l'avenir dans le cadre de ce duopole que nous connaissons au Canada.

[Français]

**Le sénateur Dawson :** Monsieur Jean, j'aimerais lire les lettres qui nous ont été déposées. Il y a une coïncidence extraordinaire dans les paragraphes.

Que le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire), soit lu pour la deuxième fois, qu'il soit envoyé à un comité plénier et qu'il en soit fait rapport à la Chambre sans proposition d'amendement, qu'il soit agréé à l'étape du rapport, qu'il soit lu pour la troisième fois et qu'il soit adopté.

Ils ont tous écrit la même chose. Je peux comprendre que l'on soit pressé. Je vous le dis tout de suite, je veux collaborer pour que le projet de loi soit adopté le plus tôt possible. On va de M. Collette, à Tony Valeri, à Jean Lapierre, à Lawrence Cannon.

Afin que le projet de loi soit adopté, je peux vous offrir ma pleine collaboration, mais je déteste toujours, madame la présidente, d'être tenu pour acquis. Je trouve que d'avoir entretenu une correspondance — je ne sais pas d'où elle vient,



think we are idiots. It is a little insulting. I agree that the support is clear. I was swayed by Senator Zimmer when he said in his speech that everyone agrees with this bill.

Senators have a job to do; for us to be told that we have to pass the bill in 15 minutes because that is what they did in the other place perhaps shows some lack of respect. They do a lot of things in the other place that we do not like to do. If you want statistics on that, I have them.

[English]

They did it in 15 minutes. We got one on Kyoto in 45 seconds but I do not think that is the way we should do legislation. Legislation deserves to be studied and amended. I had a disagreement with some members here when I suggested two amendments to a bill. Some said that the bill would die but it still passed. It is a better bill, not because of me but because of this committee. Our role as senators is to look at bills and ensure sober second thought on proposed legislation. After sober second thought, I will support your bill. It is insulting that a process be set in motion to put that kind of pressure on the Senate.

That being said, I would support everything Senator Zimmer said in the Senate yesterday. As quickly as you want, Madam Chair, we can look at this bill and try to get it passed. The threat of an election was the case 18 months ago, six months ago and again two days ago. We were a minority government when Senator Lapierre supported the bill and said that the sky would fall, but the sky did not fall and companies are still working. Trains are not on time, but that is another issue. We want to be considered partners with the department and when gestures like that come forward, it can be insulting.

In the spirit of cooperation, it is legendary in this committee, and with respect for colleagues on the other side, I will be more ready and available to sit any time you want on this bill and go clause by clause.

**Senator Oliver:** In fairness, the in-depth questions put by the Chair tonight went to the essence and that proves the Chair is doing her best to ensure that this gets more than sober second thought. They were excellent questions.

**Senator Dawson:** So were yours, Senator Oliver.

**Mr. Jean:** I would agree, Senator Dawson. I can promise you I did not write those letters. Although I do have red hair, I am

mais ce n'est sûrement pas de notre côté — montre qu'ils ont tendance à nous prendre pour des imbéciles. C'est un peu insultant. Je suis d'accord c'est évident un appui. J'ai été influencé par le discours du sénateur Zimmer qui dit que tout le monde est d'accord avec le projet de loi.

Cela peut-être un peu méprisant pour nous les sénateurs, qui avons un travail à faire de se faire dire qu'il faut adopter le projet de loi en 15 minutes parce que c'est ce qu'ils ont fait à l'autre endroit. Il y a beaucoup de choses qu'ils font à l'autre endroit que nous n'aimons pas faire. D'ailleurs si vous voulez des statistiques j'en ai.

[Traduction]

Il leur a fallu 15 minutes. Nous en avons fait autant en 45 secondes pour le protocole de Kyoto, mais je ne crois pas que nous devrions agir ainsi lorsque nous étudions des projets de loi. L'examen et la modification de ces mesures législatives exigent un travail consciencieux. Certains membres du comité n'étaient pas d'accord avec moi lorsque j'ai proposé deux modifications à un projet de loi. Certains croyaient que j'allais ainsi sonner le glas de ce projet de loi, mais il a tout de même été adopté. Le projet de loi s'en est trouvé d'autant amélioré, pas grâce à moi, mais grâce au travail de ce comité. En notre qualité de sénateurs, nous avons pour rôle de nous pencher sur les projets de loi et d'en faire un second examen objectif. Ce n'est qu'après un second examen objectif que je pourrai appuyer votre projet de loi. En exerçant de telles pressions sur nous, on manque de respect envers le Sénat.

Ceci dit, je suis tout à fait d'accord avec les commentaires formulés hier au Sénat par le sénateur Zimmer. Madame la présidente, nous pourrions nous pencher sur ce projet de loi et essayer de le faire adopter aussi rapidement que vous le voulez. La menace d'une élection planait déjà il y a 18 mois; elle était toujours présente il y a six mois et encore il y a deux jours à peine. Nous avions un gouvernement minoritaire lorsque le sénateur Lapierre a appuyé le projet de loi en disant que le ciel allait nous tomber sur la tête; ce n'est pourtant pas ce qui est arrivé et les compagnies ferroviaires demeurent en opération. Les trains ne sont pas à l'heure, mais c'est une autre histoire. Nous voudrions que le ministère nous considère comme des partenaires, mais nous avons tout lieu d'être offusqués lorsqu'on se livre à des manœuvres comme celles-ci.

Dans un esprit de coopération, lequel est légendaire au sein de ce comité, et par souci de respect envers mes collègues d'en face, je serais tout à fait disposé à consacrer tout le temps nécessaire à l'étude article par article de ce projet de loi.

**Le sénateur Oliver :** En toute équité, il faut avouer que notre présidente a posé ce soir des questions très pointues qui sont allées à l'essentiel et qui ont bien démontré qu'elle met tout en œuvre pour veiller à ce que nous allions plus loin qu'un second examen objectif. Ils s'agissaient d'excellentes questions.

**Le sénateur Dawson :** Tout comme les vôtres, sénateur Oliver.

**M. Jean :** Je serais d'accord avec vous, sénateur Dawson. Je peux vous assurer que ce n'est pas moi qui ai rédigé ces

not Chicken Little. Certainly, you have a job to do just like we have a job to do in the other place. I respect that greatly.

**The Chair:** That is music to our ears.

**Senator Mercer:** You might face some frustration from my colleagues in the same party as Senator Dawson and because other people seem to think we should be rushing through this. Bill C-8 happens to be here tonight and you happen to be in front of us. We wish that when you go back to your caucus meeting in two weeks' time, perhaps you can remind them of our frustration.

I, too, support the bill. In your presentation, you talked about most shippers understanding that ancillary charges are aimed at encouraging good performance by shippers. Could we put a clause in the bill about good performance by the railroads because, as we have discovered in another study, it is not always the case that they deliver railcars in a timely fashion to exporters and importers.

You said that the agency can order a railway to reverse the charge or conditions if it determines they are unreasonable. Has anyone defined the word "unreasonable" in this context?

**Mr. Jean:** The courts have case law on the term "unreasonable" in many different situations in legislation. We had vast discussions on this in the other committee. It is a good question.

**Mr. Langlois:** I remember a couple of months ago on Bill C-11 and the noise provision explaining "reasonable" versus "as little as possible." That is why this will be short.

Under the CTA, with everything the agency is asked to do in terms of examining the threshold, whether railway or airline, the test is reasonableness. There is tremendous case law, both in the Supreme Court and at lower levels, including at the agency, that explains or interprets what is reasonable. It is a concept that the agency actually understands and applies daily.

For example, under the airline provision of the act, the agency is entitled to look at whether terms and conditions found in airline tariffs are reasonable. They do that on a daily basis. The intent was to replicate the test that they currently apply in the airline industry and every other mandate they have under the legislation.

lettres. Même si j'ai les cheveux roux, il ne faut pas me confondre avec Chicken Little. Il ne fait aucun doute que vous avez un travail à faire, tout comme nous avons le nôtre dans l'autre Chambre. Vous avez droit à tout mon respect.

**La présidente :** Voilà qui est très agréable à entendre.

**Le sénateur Mercer :** Il se peut que vous rencontriez une certaine frustration chez mes collègues du même parti que le sénateur Dawson en raison des pressions exercées par d'autres personnes qui voudraient que nous accélérions le processus. Nous nous penchons ce soir sur le projet de loi C-8 et vous figurez parmi nos témoins. Lorsque vous rencontrerez à nouveau les membres de votre caucus dans deux semaines, nous espérons que vous n'oublierez pas de leur faire part de notre frustration.

Je suis moi aussi favorable à ce projet de loi. Dans votre exposé, vous avez indiqué que la plupart des expéditeurs comprennent que les frais relatifs aux services connexes visent à les inciter à offrir un bon rendement. Pourrions-nous inclure dans le projet de loi une disposition obligeant les compagnies ferroviaires à être également à la hauteur car, comme nous avons pu le constater dans une autre étude, les wagons ne sont pas toujours livrés dans les délais prévus aux exportateurs et aux importateurs.

Vous avez indiqué que l'office peut ordonner au chemin de fer de réviser ses frais ou ses conditions s'il les estime déraisonnables. Est-ce que quelqu'un a défini le terme « déraisonnable » dans ce contexte?

**M. Jean :** Les tribunaux peuvent compter sur une jurisprudence quant à l'emploi du terme « déraisonnable » dans différents contextes législatifs. Nous avons discuté en long et en large de cette question au sein de l'autre comité dont je fais partie. C'est une excellente question.

**M. Langlois :** Dans le projet de loi C-11 que nous avons étudié il y a quelques mois, je me souviens d'une clause prévoyant des mesures « raisonnables » par rapport au « moins de bruit possible ». C'est la raison pour laquelle je serai bref.

En vertu de la LTC, compte tenu de toutes les mesures que l'office doit prendre pour assurer le respect des niveaux prévus, tant par les services ferroviaires que par les compagnies aériennes, le critère appliqué est celui du caractère raisonnable. Il existe une abondante jurisprudence, tant à la Cour suprême qu'à des paliers inférieurs, y compris au niveau de l'office, qui permet d'expliquer ou de déterminer ce qui est raisonnable ou non. C'est un concept que l'office comprend bien et applique quotidiennement.

Par exemple, en vertu des dispositions de la loi touchant les compagnies aériennes, l'office peut examiner les modalités applicables aux tarifs aériens pour déterminer si elles sont raisonnables. Ce sont des questions que l'on se pose quotidiennement. L'objectif était donc de faire écho aux critères actuellement utilisés dans l'industrie aérienne et pour tous les autres mandats de l'office en vertu de la loi en vigueur.



**Senator Mercer:** I have one final comment with respect to some wording in the presentation. I was annoyed that most of the people who contacted us talked only about the Asia-Pacific Gateway in terms of the corridor initiative.

As a Nova Scotian — and there are three of us on this committee, Senator Oliver, myself and Senator Phalen — the wording should be inclusive. We should be talking about the Ports of Montreal and Halifax and Quebec City and so on. Those words, “Asia-Pacific Gateway and Corridor” are not inclusive. You will notice some of the letters we have received are from the Port of Halifax, which has spoken in support of this bill. I would ask that, in the future, you be a little more sensitive. We are feeling rather vulnerable these days.

**Senator Adams:** I am familiar with CN. Personally, we have a conflict of interest if they own some of the companies and complain to other shippers. I want to build a garage for my house in Rankin Inlet. I bought a Quonset.

This was around the middle of May, the long weekend. I was in Toronto where there was a big CN station. To find out there is only one person there receiving calls from shippers, from anyone who wants to ship from Toronto anywhere up to Winnipeg and Nunavut.

Finally, I got back after a long weekend and only got the answering machine. We called them after two days. He says he had not gotten through all of his messages from all the people requesting shippers. There was only one person working in Toronto for CN in the department.

**Senator Mercer:** One answering machine, anyway.

**Senator Adams:** It is the long weekend in May and you have people there who want to ship and make sure it gets up to Churchill and does not miss the barge. It may be the last barge that gets into Rankin Inlet. It took me two weeks to get an answer back.

If the bill passes, will there be more people there telling them to do a better job?

**Mr. Jean:** I cannot confirm that.

I did want to address something that Senator Mercer said earlier in relation to level of service. Obviously, I cannot control CN's personnel files.

I wanted to address the fact that the act already contains level-of-service provisions to address rail service. Indeed, you will see that that is addressed.

As well, I wanted to mention that, as the Member of Parliament that represents more Newfoundlanders than any other member in the House, I am proud to represent Atlantic

**Le sénateur Mercer :** J'aurais un dernier commentaire relativement aux termes utilisés dans l'exposé. Je n'ai pas tellement apprécié le fait que la plupart des gens ayant communiqué avec nous parlaient seulement de l'initiative de la porte de l'Asie-Pacifique lorsqu'il était question du corridor.

En ma qualité de Néo-Écossais — et nous sommes trois au sein de ce comité, le sénateur Oliver, le sénateur Phalen et moi-même — j'estime que le libellé utilisé devrait être inclusif. Nous devrions parler des ports de Montréal, de Halifax et de Québec, notamment. Les termes « porte et corridor de l'Asie-Pacifique » ne sont pas inclusifs. Vous noterez que quelques-unes des lettres que nous avons reçues proviennent des autorités portuaires de Halifax qui se sont prononcées en faveur de ce projet de loi. Je vous demanderais donc de vous assurer à l'avenir de tenir compte davantage de ces particularités. Nous nous sentons plutôt vulnérables par les temps qui courent.

**Le sénateur Adams :** Je connais bien le CN. Personnellement, j'estime que nous avons un conflit d'intérêts s'il possède certaines entreprises et se plaint à d'autres expéditeurs. Je veux construire un garage à côté de ma maison à Rankin Inlet. J'ai acheté un Quonset.

C'était vers la mi-mai, le long week-end. J'étais à Toronto, où il y avait une grande gare du CN. Je me suis rendu compte qu'il n'y a qu'une seule personne qui reçoit les appels des expéditeurs, pour toutes les personnes qui veulent expédier des marchandises de Toronto à n'importe où, jusqu'à Winnipeg ou au Nunavut.

Enfin, quand je suis rentré de ce long week-end, je n'ai pu parler qu'à un répondeur. Nous avons rappelé au bout de deux jours. L'agent nous a dit qu'il n'avait pas réussi à prendre tous les messages des personnes qui avaient besoin d'expéditeurs. Il n'y avait qu'une personne qui travaillait à Toronto pour le CN dans ce département.

**Le sénateur Mercer :** Un répondeur, de toute façon.

**Le sénateur Adams :** C'est le long week-end de mai. Il y a des gens qui veulent expédier des choses et être certains qu'elles vont se rendre à Churchill pour ne pas manquer le bateau. C'est probablement le plus grand bateau, une barge, qui se rend à Rankin Inlet. Il m'a fallu deux semaines pour avoir un retour d'appel.

Si ce projet de loi est adopté, y aura-t-il d'autres personnes pour leur dire d'améliorer leur service?

**M. Jean :** Je ne peux pas vous le confirmer.

J'aimerais réagir à une chose que le sénateur Mercer a dite sur la qualité du service. Bien entendu, je ne peux pas contrôler les dossiers personnels du CN.

Je tenais à souligner que la loi contient déjà des dispositions sur la qualité du service dans le domaine ferroviaire. Vous allez voir qu'il y en a.

Je voulais également mentionner qu'en tant que député qui représente le plus grand nombre de Terre-Neuviens que tout autre député à la Chambre, je suis fier de représenter les Canadiens de

Canadians. I understand what you are talking about with the Pacific Gateway initiative. I am from Fort McMurray, by the way.

**Senator Mercer:** I gather that Fort McMurray is the second-largest city in Newfoundland.

**Mr. Jean:** Indeed.

**Senator Adams:** The problem with CN, the short-land shippers, is you do not have any control of what that piece is coming into. We have to arrange everything ourselves with other shippers from CN to the destination. Roads only go so far from Winnipeg or Vancouver. They cannot go up to Churchill. Any other shipment from Winnipeg down in Churchill, and we have to do it ourselves with another company. That is the only difficulty I have with the CN.

**Senator Tkachuk:** I wanted to point out so that you know, Mr. Jean, love is not in the air here.

**Senator Mercer:** Tomorrow is Valentine's Day.

**Senator Tkachuk:** I think we do all support this bill and we want to get it through as quickly as possible. Also, I think it would be fair to point out — just so there are no misconceptions — that the bill was actually three days before committee in the House of Commons, but it was only clause by clause, which took 15 minutes. We routinely do that in the Senate. For the benefit of Senator Dawson, I do not think Mr. Jean was trying to push us along at too mad a pace. It was clause by clause that was 15 minutes, not the bill itself.

**Senator Zimmer:** I am proud to be the critic of this bill, but my remarks last week were anything but critical. I did my own research on this bill. I had heard all parties supported it, so I contacted mainly the house leaders of all parties. In fact, they were all supportive. I contacted the Wheat Board; they were supportive.

I talked to the vice-president of CN. They indicated that, although there were some issues they had some problems with, they said to pass the bill. They have waited far too long. Let us get it through and we will deal with it after. They were 100 per cent in support.

While we have to ensure that democracy and a fair hearing occurs, which we are doing, I hear no objection, and — as my honourable colleague eloquently stated — we want passage as soon as possible. Shippers and others have waited far too long for this bill.

Madam Chair, I do not know where we go from here. If what we are able to do, according to the rules, is to go to clause by clause right now, I would be prepared to do that.

**The Chair:** I am ready for it.

l'Atlantique. Je comprends ce que vous dites concernant la Porte d'entrée du Pacifique. Je viens de Fort McMurray, soit dit en passant.

**Le sénateur Mercer :** Je suppose que Fort McMurray est la deuxième ville en importance à Terre-Neuve.

**M. Jean :** Vous avez raison.

**Le sénateur Adams :** Le problème pour ce qui est du CN, des expéditeurs terrestres de courtes distances, c'est qu'on n'a aucun pouvoir sur ce qui s'en vient. Nous devons tout organiser nous-mêmes avec d'autres expéditeurs du CN jusqu'à destination. Les routes ne se rendent pas partout de Winnipeg ou de Vancouver. Elles ne se rendent pas jusqu'à Churchill. Pour n'importe quel transport de Winnipeg à Churchill, il faut tout organiser soi-même avec une autre entreprise. C'est la seule difficulté que me pose le CN.

**Le sénateur Tkachuk :** J'aimerais préciser, pour que vous soyez au courant, monsieur Jean, qu'il n'y a pas d'amour dans l'air.

**Le sénateur Mercer :** C'est la Saint-Valentin demain.

**Le sénateur Tkachuk :** Je pense que nous appuyons tous ce projet de loi et que nous voulons qu'il soit adopté le plus vite possible. Je pense aussi qu'il faut souligner, pour éviter toute mauvaise perception, que ce projet de loi a passé trois jours devant le comité de la Chambre des communes, mais que l'étude article par article elle-même n'a pris que 15 minutes. Nous avons l'habitude de faire la même chose au Sénat. Je précise au sénateur Dawson que je ne crois pas que M. Jean essaie de nous pousser à l'étudier trop vite. C'est l'étude article par article qui a duré 15 minutes et non l'étude du projet de loi lui-même.

**Le sénateur Zimmer :** Je suis fier d'être porte-parole sur ce projet de loi, mais mes observations de la semaine dernière n'avaient rien de critique. J'ai fait mes propres recherches sur le projet de loi. J'ai entendu dire que tous les partis l'appuyaient, donc j'ai surtout communiqué avec les leaders à la Chambre de tous les partis. En fait, ils l'appuyaient tous. J'ai communiqué avec les gens de la Commission du blé, qui l'appuient.

J'ai parlé au vice-président du CN. Il m'a dit que même s'il y avait quelques petits pépins dans ce projet de loi, nous devrions l'adopter. Ils attendent depuis beaucoup trop longtemps. Dépêchons-nous de l'adopter, et nous nous en occuperons après. Absolument tout le monde l'appuie.

Pour la démocratie, nous devons veiller à la tenue d'audiences équitables, et c'est ce que nous faisons. Je n'entends aucune opposition et comme mon honorable collègue l'a dit avec tant d'éloquence, nous voulons que ce projet de loi soit adopté dès que possible. Les expéditeurs et les autres l'attendent depuis beaucoup trop longtemps.

Madame la présidente, je ne sais pas comment procéder maintenant. Si les règles nous permettent d'en faire l'étude article par article tout de suite, je serais prêt à la faire.

**La présidente :** Je suis prête.



**Mr. Jean:** I would like to say what an honour and privilege it was appear before you tonight. Thank you.

**The Chair:** Give my best to the minister.

**Mr. Jean:** I will.

**Senator Tkachuk:** Pass along her message, which is shared by all of us.

**Senator Eyton:** Given your performance tonight and the quick passage of this bill, the minister will send you all the time.

**The Chair:** Is it agreed that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-8, An Act to amend the Canada Transportation Act (railway transportation)?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall the title stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 2 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 3 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 4 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 5 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 6 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 7 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 8 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**M. Jean :** J'aimerais vous dire à quel point c'est un honneur et un privilège pour moi de comparaître devant vous ce soir. Je vous remercie.

**La présidente :** Transmettez mes meilleures salutations au ministre.

**M. Jean :** Je n'y manquerai pas.

**Le sénateur Tkachuk :** Transmettez le message, que nous partageons tous.

**Le sénateur Eyton :** Compte tenu de votre performance ce soir et de l'adoption rapide de ce projet de loi, le ministre va vous envoyer tout le temps.

**La présidente :** Êtes-vous d'accord pour que le comité entreprenne l'étude article par article du projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire)?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté.

L'étude du titre est-elle reportée?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté.

L'article 6 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** D'accord.

L'article 8 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 9 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Is it agreed that this bill be adopted without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

We do not have observations, but is it agreed that at the next sitting of the Senate I report this bill with no amendments and no observations?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. This bill will be tabled tomorrow.

The committee adjourned.

**La présidente :** Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté.

Le titre est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté.

Êtes-vous d'accord pour adopter ce projet de loi sans amendement?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté.

Nous n'avons pas d'observation à faire, mais êtes-vous d'accord pour qu'à la prochaine séance du Sénat, je fasse rapport de ce projet de loi sans amendement ni observation?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté. Ce projet de loi sera déposé demain.

La séance est levée.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

#### APPEARING

**On Bill C-8  
(railway transportation)**

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of  
Transport, Infrastructure and Communities

#### WITNESSES

**On containerized freight traffic handled by Canada's ports**

*Prince Rupert Grain Ltd.:*

Jeff Burghardt, President and Chief Executive Officer.

**On Bill C-8  
(railway transportation)**

*Transport Canada:*

Helena Borges, Director General, Surface Transportation  
Policy;

Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services.

#### COMPARAÎT

**Le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada  
(transport ferroviaire) :**

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre  
Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

#### TÉMOINS

**Le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada**

*Prince Rupert Grain Ltd. :*

Jeff Burghardt, président-directeur général.

**Le projet de loi C-8, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada  
(transport ferroviaire) :**

*Transport Canada :*

Helena Borges, directrice générale, Politique du transport  
surface;

Alain Langlois, avocat, Services juridiques.





Second Session  
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

Tuesday, March 4, 2008

---

**Issue No. 7**

**Eleventh meeting on:**

The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

---

WITNESSES:  
(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-neuvième législature, 2007-2008

## SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Présidente :*  
L'honorable LISE BACON

---

Le mardi 4 mars 2008

---

**Fascicule n° 7**

**Onzième réunion concernant :**

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

---

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Adams

Dawson

Eyton

Fox, P.C.

\* Hervieux-Payette, P.C.

(or Tardif)

Johnson

\* LeBreton, P.C.

(or Comeau)

Mercer

Merchant

Phalen

Tkachuk

Zimmer

\*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente* : L'honorable Lise Bacon

*Vice-président* : L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs :

Adams

Dawson

Eyton

Fox, C.P.

\* Hervieux-Payette, C.P.

(ou Tardif)

Johnson

\* LeBreton, C.P.

(ou Comeau)

Mercer

Merchant

Phalen

Tkachuk

Zimmer

\* Membres d'office

(Quorum 4)

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, March 4, 2008  
(12)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:37 a.m., in room 257, East Block, the deputy chair, Honourable Donald H. Oliver, Deputy Chair, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Oliver, Tkachuk and Zimmer (7).

*In attendance:* John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

**WITNESSES:**

*Palliser Furniture Ltd. (by video conference):*

Art DeFehr, President and Chief Executive Officer;

*Loblaw Companies Limited:*

Robert Wiebe, Senior Vice President, Transportation;

Dan Parkes, Vice President, International Transport and Logistics.

Mr. DeFehr made a statement and answered questions.

Mr. Wiebe and Mr. Parkes made a statement and answered questions.

At 11:32 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 4 mars 2008  
(12)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 37, dans la salle 247 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (*vice-président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Oliver, Tkachuk et Zimmer (7).

*Aussi présents :* John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Également présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, le comité poursuit son examen des questions relatives au trafic de fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

*Palliser Furniture Ltd. (par vidéoconférence) :*

Art DeFehr, président et directeur général;

*Compagnies Loblaw Limitée :*

Robert Wiebe, vice-président principal, Transports;

Dan Parkes, vice-président, Transport international et logistique.

M. DeFehr fait une déclaration puis répond aux questions.

MM. Wiebe et Parkes font une déclaration puis répondent aux questions.

À 11 h 32, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**



## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 4, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:37 a.m. to examine and report upon current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

**Senator Donald H. Oliver** (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Deputy Chair:** I should like to call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order.

The committee at this time is doing a study to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at major inbound and outbound markets served by Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central container ports. It also addresses current and appropriate future policies relating thereto.

Honourable senators will recall that, in 2006, the federal government announced the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, which committed \$591 million primarily to transportation infrastructure projects in British Columbia and Alberta. The initiative is an integrated set of policy and investment measures focused on trade with the Asia-Pacific region. Its mission is to establish the Pacific Gateway as the best transportation network facilitating global supply chains between North America and Asia.

In 2007, the government increased its investment in the initiative to \$1 billion and committed \$2.1 billion to a national fund for infrastructure for gateways and border crossings.

Honourable senators will also recall that, in December 2006, the government announced the appointment of three strategic advisers, Mr. Jeff Burghardt, Mr. Arthur DeFehr, appearing before us today by video conference, and Mr. T. Richard Turner, to provide advice on the long-term direction for the initiative.

The advisers began their work in mid-January 2007, and their last information meeting took place in May of that year. They visited major ports and terminals, airports, air cargo facilities and rail yards in several countries. Consultations were held with airlines, rail companies, marine and airport authorities, marine port and airport terminal operators, ocean shipping companies, government agencies, labour unions, logistics councils, academics, employers and employees groups, business associations and systems users.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 4 mars 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 37, pour étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, de la côte Est et du Centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le vice-président :** Je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Le comité étudie en ce moment, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, de la côte Est et du Centre du Canada et les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports. Il se penche également sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Les honorables sénateurs se rappelleront que le gouvernement fédéral a fait en 2006 l'annonce de la mise en œuvre de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, en s'engageant à investir 591 millions de dollars dans des projets d'infrastructure, plus particulièrement en Colombie-Britannique et en Alberta. Cette initiative est un ensemble intégré d'investissements et de mesures stratégiques axés sur le commerce dans la région de l'Asie-Pacifique. Sa mission consiste à faire de la porte d'entrée du Pacifique le meilleur réseau de transport qui soit pour appuyer les chaînes d'approvisionnement mondial entre l'Amérique du Nord et l'Asie.

En 2007, le gouvernement a porté son investissement dans l'initiative à 1 milliard de dollars, et il a engagé 2,1 milliards de dollars au titre d'un fonds national pour l'infrastructure des portes d'entrée et des passages frontaliers.

Les honorables sénateurs se rappelleront également que le gouvernement a annoncé en décembre 2006 la nomination de trois conseillers stratégiques : M. Jeff Burghardt, M. Arthur DeFehr, qui comparaitra aujourd'hui par vidéoconférence, et M. T. Richard Turner, chargé de fournir des conseils sur l'orientation à long terme de l'initiative.

Les conseillers ont commencé leur travail à la mi-janvier 2007, et ils ont tenu leur dernière réunion d'information en mai de la même année. Ils ont visité les principaux ports et terminaux, aéroports et centres de fret aérien, ainsi que les cours de triage de plusieurs pays. Ils ont consulté des transporteurs aériens, des sociétés ferroviaires, des administrations du transport maritime et aéroportuaire, des exploitants de port et d'aérogare, des entreprises de transport océanique, des organismes gouvernementaux, des syndicats, des conseils de logistique, des universitaires, des employeurs et des groupes patronaux, des associations de gens d'affaires et des usagers du système.

Honourable senators, we are pleased to have as our first presenter Mr. Art DeFehr, President and Chief Executive Officer of Palliser Furniture Ltd. He is one of the three consultants who were advising the government. Welcome to our committee, sir. We invite you to make your presentation, following which the honourable senators will have questions they would like to put to you.

**Art DeFehr, President and Chief Executive Officer, Palliser Furniture Ltd.:** Good morning. Thank you for this opportunity. I will make a short presentation and rely mainly on your questions.

I think the report speaks for itself. It was prepared by three people, one from Vancouver, one from Prince Rupert and me. I am from Winnipeg, representing the Prairies. I am the only one of the three who uses containers. I am a receiver of containers and a shipper of intermodal freight in Canada. I have lived in Asia on a number of occasions and feel comfortable in Asia. My input reflected the container side of the business.

The overriding point I wish to make is that there are items in the report seen as critiques or criticisms. If you are, for example, a railroader or a port, you read a particular part and may see some point of critique. In our view, that is the wrong way to read the report.

The report was done to establish the view of the gateway opportunity as an opportunity that can be exploited to a much greater degree. The competition is primarily from the West Coast of the United States and the target is increasing the traffic that flows between Asia and the heart of the continent. Our gateway is concerned with Canada and the heart of the continent. In doing that, we critiqued the different elements of the system and try to make recommendations.

This is not about one particular element of the system. It is not only how the port operates or how the port is governed. It is not only about labour practice or railroads. It concerns many different things. That is one of the challenging parts for Canada.

As we travelled around the world, we visited different ports. I will use a couple of examples. The place we felt most compared to in terms of opportunity would be Northern Europe. We went to the port of Rotterdam, the leading port. Rotterdam has competitors — Antwerp, Hamburg, et cetera — who can perform similar activities. Therefore, Rotterdam needs to compete.

Places like Melbourne, Sydney or Perth, Australia, really only compete with themselves. They either offer good or bad service. However, if your container is going to Melbourne, it cannot go to Perth and get over to Melbourne. The issue is how well it is serving the local market or the country. However, it does not compete with someone else.

Honorables sénateurs, nous avons le plaisir de recevoir comme premier témoin M. Art DeFehr, président et directeur général de Palliser Furniture Ltd.. Il est l'un des trois consultants embauchés par le gouvernement. Bienvenue à la réunion, monsieur. Nous vous invitons à présenter votre exposé, après quoi les honorables sénateurs auront des questions à vous poser.

**Art DeFehr, président et directeur général, Palliser Furniture Ltd. :** Bonjour. Merci de m'avoir invité. Je vais faire un bref exposé et me laisser guider surtout par les questions que vous allez me poser.

Je pense que le rapport est éloquent. Il a été rédigé par trois personnes : une personne de Vancouver, une de Prince Rupert et moi. Je viens de Winnipeg, et je représente les Prairies. Je suis la seule de ces trois personnes à utiliser des conteneurs. Je reçois des conteneurs et j'expédie du fret par transport intermodal au Canada. J'ai fait plusieurs séjours prolongés en Asie, et je suis à l'aise là-bas. La contribution que j'ai apportée à la rédaction du rapport concerne les conteneurs.

La chose la plus importante que je veux dire, c'est qu'il y a dans le rapport des éléments qui ont été perçus comme des critiques. Les représentants des sociétés ferroviaires ou des administrations portuaires, par exemple, peuvent lire une partie du rapport et trouver qu'il contient des critiques. Selon nous, ce n'est pas la bonne façon d'interpréter ce rapport.

Le rapport avait pour but de définir une vision des possibilités qu'offre la porte d'entrée, possibilités qu'il est possible d'exploiter dans une mesure beaucoup plus importante qu'à l'heure actuelle. La concurrence vient surtout de la côte Ouest des États-Unis, et l'objectif, c'est d'augmenter le trafic entre l'Asie et le cœur du continent. Nous avons défini la porte d'entrée en fonction du Canada et du cœur du continent. Dans cette perspective, nous avons critiqué les différents éléments du système et tenté de formuler des recommandations.

Nos critiques ne visent pas un élément isolé du système. Elles ne visent pas que le fonctionnement du port ou la façon dont il est géré. Elles ne visent pas non plus les pratiques de travail ou les sociétés ferroviaires seulement. Elles portent sur beaucoup de choses différentes. C'est à cet égard, entre autres, qu'un défi se pose pour le Canada.

Nous avons voyagé partout dans le monde, et nous avons visité différents ports. Je vais vous donner deux ou trois exemples. La région dont la situation se rapproche le plus de celle du Canada, sur le plan des possibilités offertes, c'est le Nord de l'Europe. Nous avons visité le port de Rotterdam, qui est le port principal de la région. Ce port a des concurrents — les ports d'Anvers, de Hambourg, et autres. — capables d'effectuer des activités semblables. Ainsi, le port de Rotterdam doit être concurrentiel.

Des endroits comme Melbourne, Sydney et Perth, en Australie, ne sont véritablement en concurrence que les uns avec les autres. Leur service est bon ou il est mauvais, mais lorsqu'on envoie un conteneur à Melbourne, il n'est pas possible de le faire passer par Perth avant Melbourne. L'enjeu, c'est la qualité du service qu'offre le port au marché local ou au pays. Mais le port n'est pas en concurrence avec un autre port.



The other aspect is whether there is a "hinterland." Singapore and Hong Kong are transshipping ports with a localized hinterland and serve a region and a shipping port. They are, in a sense, competing with other ports that perform a similar service or are the dominant port in the region.

Canada's challenge is its long supply chain. We have the ocean element, we have the ports aspect and we have railroad parts through fairly difficult terrain. With all that, our market is down in the heart of the United States. In terms of the gateway opportunity, the latter is the part we are addressing.

A container going to Toronto will go through Vancouver, whether the service is good, bad or terrible. It does not have much choice. When it goes to Chicago, it has other choices. What we are dealing with is a system; if a part of the system does not work, in a sense the gateway does not function well.

Our report notes that, for example, in Asia, we were always asked the question — whether by a shipper or ship owner — about the reliability of Canada, the reliability of the port. Often, the statement behind it was not that the port was bad but that the process was lengthy or wrong. The Asian experience was that, when they sent something to Canada, something went wrong — the containers were piling up in the port, it was taking too long; the trucks were on strike in Vancouver; the railroad workers were on strike; or the ports were clogged or there was snow in the mountains. In the end, they did not care about the problems. Their containers were supposed to get there in 25 days and it took 40.

I make that point to convey to honourable senators that it is very important to understand we have a systems issue. Our gateway is only as good as the weakest link in the system. While we will probably discuss individual parts of the system today, it is really a systems issue and we need to balance the different parts.

Within that, I would also say that some parts lead and some parts follow. That is important for Canada. I will use the ports as an example. The railroads can increase or change capacity probably more quickly than the ports. Some of the railroad capacity simply has to do with how much equipment they put on the line, or scheduling. The ports have issues such as number of berths. Adding berths in the port of Vancouver, as you know, can take half a decade or a decade because of environmental concerns and other issues. Some parts of the system need to be planned well

L'autre aspect, c'est le fait qu'il y ait ou non un « arrière-pays ». Les ports de Singapour et de Hong Kong sont des ports de transbordement qui desservent un arrière-pays localisé, ainsi qu'une région et un port d'expédition précis. Ces ports sont en quelque sorte en concurrence avec d'autres ports qui offrent un service semblable ou sont les ports les plus importants de la région.

Le défi qui se pose au Canada tient à la longueur de la chaîne d'approvisionnement. Il y a l'élément océan, l'aspect qui a trait aux ports et le fait que la voie ferrée traverse certaines zones géographiques assez problématiques. En outre, notre marché est situé au cœur des États-Unis. Pour ce qui est des possibilités qu'offre la porte d'entrée, c'est de ce dernier élément que nous nous occupons.

Les conteneurs à destination de Toronto passent par Vancouver, que le service soit bon, mauvais ou exécrable. Il n'y a pas vraiment d'autre choix. Pour les conteneurs à destination de Chicago, il y en a d'autres. C'est à un système que nous avons affaire; si un élément du système ne fonctionne pas, dans un sens, la porte d'entrée ne fonctionne pas bien.

Nous signalons par exemple dans notre rapport qu'on nous posait toujours la même question en Asie — les expéditeurs et les armateurs — concernant la fiabilité du Canada, du port. Dans bien des cas, ce qui poussait les gens à poser cette question, c'était l'idée non pas que le port n'est pas bon, mais bien que le processus était long ou mal défini. L'expérience vécue par les gens avec qui nous avons discuté en Asie, c'était que quelque chose avait mal tourné lorsqu'ils avaient expédié des marchandises au Canada : les conteneurs s'étaient empilés dans le port, ce qui avait engendré des retards trop importants, les camionneurs étaient en grève à Vancouver, les employés des sociétés ferroviaires étaient en grève, les ports étaient bloqués ou encore il y avait de la neige dans les montagnes. Au bout du compte, ils se souciaient peu de la nature des problèmes. Ce qui comptait, c'est que leur conteneur était censé arriver à destination en 25 jours, et qu'il en avait fallu 40.

L'idée que je veux transmettre aux honorables sénateurs, c'est qu'il est très important de comprendre que nous sommes confrontés à un problème qui a trait au système. Notre porte d'entrée ne peut être plus efficace que le maillon le plus faible du système. Nous allons probablement parler aujourd'hui de certains éléments isolés du système, mais c'est le fonctionnement du système dans l'ensemble qui pose le véritable problème, et nous devons trouver un équilibre entre les différents éléments de celui-ci.

Dans ce système, je dirais aussi qu'il y a certains éléments qui mènent et d'autres qui suivent. C'est une chose importante pour le Canada. Je vais prendre l'exemple des ports. Les sociétés ferroviaires sont probablement en mesure d'augmenter ou de modifier leur capacité plus rapidement que les ports. La capacité de ces sociétés ne dépend en partie que de la quantité de matériel roulant qu'elles utilisent, ou encore des horaires. Pour les ports, il y a des choses comme le nombre de quais qui comptent. Comme vous le savez, ajouter des quais dans le port de Vancouver peut

in advance and, therefore, need to lead. Other parts can adjust more quickly.

Again, when we look at a systems issue, the fact that one part may have to lead and be out in front may not reflect the same issues as how it is financed or governed. The parts that, in fact, may need to be in front may not have the opportunity to really be out in front, given how they are structured. However, they need to be in front.

I use that as an example. We can explore those further. I simply say that, when I got involved in this project a number of months ago, I experienced the issue from the shippers' end. I am based in Winnipeg. We knew when our ship left somewhere in Asia. We knew when the ship arrived off the coast of Vancouver, but, after that, it entered a black hole. We had no idea when the ship would arrive in Winnipeg. The excuse would always be different, but it could take two weeks to cross the ocean and three weeks to get from Vancouver to Winnipeg.

I simply point out that there is a systemic issue — although the reason in each case might have been a different one. It is the reliability of the gateway that will allow us to compete. The ports to the south of us — Seattle or Long Beach and Los Angeles — are congested, similar to that of a Vancouver. The railroads to the south are often at capacity. The opportunity for us is simple: If we do a good job, the traffic will come our way.

We visited the port of Vancouver because Prince Rupert was not shipping at that time and were concerned by the feeling of "We are not as bad as Los Angeles, so we get the business." However, Los Angeles being considered an inadequate port is not a great standard of competition. In the short run, that may bring us business. We were already experiencing shipping lines that said they had deliberately, for this year, diverted ships away from Vancouver because of the cost of the unreliability: Ships waiting in port, the complaint of customers, et cetera. Ship owners do have choices.

As a customer of the system and a ship owner, when you are at the other end of the ocean in Shanghai or Hong Kong, you have a choice of where to send your ships. You can send them on a different routing of the world altogether. When you send them to North America, you can aim your ship somewhere. You can choose to focus on Los Angeles, San Francisco or Vancouver. You are not forced to go to a particular port. We would like the ship owners, who probably make the greatest choices in this in terms of where they direct their assets, to think that Prince Rupert

prendre cinq ou dix ans, en raison des enjeux environnementaux et autres. Pour certains éléments du système, il faut planifier bien à l'avance, et il faut donc prendre les devants. Les autres éléments peuvent s'adapter plus rapidement.

Encore une fois, dans ce contexte d'un enjeu propre à l'ensemble du système, le fait qu'une partie de ce système ait à prendre les devants peut ne pas se refléter dans son financement ou sa gestion. En fait, les organisations qui doivent prendre les devants peuvent ne pas être en mesure de le faire, à cause de leur structure. Il demeure cependant qu'elles doivent l'être.

C'est un exemple que je donne. Nous pourrions revenir là-dessus dans le détail. Je dis seulement que, lorsque j'ai participé à ce projet, il y a de cela plusieurs mois, j'ai été amené à voir le problème du point de vue des expéditeurs. Le siège de mon entreprise est à Winnipeg. Nous étions informés lorsque nos marchandises quittaient leur lieu d'origine quelque part en Asie. Nous étions au courant lorsqu'elles approchaient de la côte, à Vancouver, mais après cela, elles entraient dans un trou noir. Nous n'avions aucune idée du moment où elles arriveraient à Winnipeg. L'excuse donnée était chaque fois différente, mais ça pouvait prendre deux semaines pour que la marchandise traverse l'océan, puis trois semaines pour qu'elle effectue le trajet de Vancouver à Winnipeg.

Je veux simplement faire remarquer qu'il y a un problème systémique — quoique la raison peut être différente chaque fois. C'est la fiabilité de la porte d'entrée qui va nous permettre d'être concurrentiels. Les ports situés au sud, par rapport aux nôtres — ceux de Seattle, de Long Beach et de Los Angeles —, sont débordés, un peu comme celui de Vancouver. Les lignes de chemin de fer qui vont vers le sud fonctionnent souvent à pleine capacité. L'occasion qui s'offre à nous est claire : si nous faisons du bon travail, le trafic va circuler dans notre direction.

Nous avons visité le port de Vancouver, parce que celui de Prince Rupert n'expédiait pas de marchandises à l'époque, et parce que nous étions préoccupés par l'idée qui était dans l'air et qui se résumait ainsi : « Notre port n'est pas aussi mauvais que celui de Los Angeles, alors c'est nous qui recevons la marchandise. » Cependant, compter sur le fait que le port de Los Angeles est jugé inadéquat, ce n'est pas fixer des normes élevées pour s'assurer d'être concurrentiel. À court terme, cela peut nous procurer quelques occasions d'affaires. Nous avions déjà entendu les transporteurs dire que, pour cette année-là, ils avaient délibérément envoyé leurs navires ailleurs qu'à Vancouver, à cause des coûts découlant du manque de fiabilité : leurs navires étaient en attente dans le port, leurs clients se plaignaient. Les armateurs ont le choix.

Les armateurs qui sont des clients du système et qui se trouvent de l'autre côté de l'océan, à Shanghai ou à Hong Kong, ont le choix de l'endroit où ils envoient leurs navires. Ils peuvent choisir de leur faire faire le tour du monde par des chemins totalement différents. Lorsqu'on envoie un navire en Amérique du Nord, on peut l'orienter vers un point précis. On peut choisir Los Angeles, San Francisco ou Vancouver. On n'est pas forcé de choisir l'un ou l'autre port. Nous aimerions que les armateurs, qui font probablement les choix les plus importants au sein de ce



and Vancouver are their first choice rather than their last choice. If the system is attractive for them, then the traffic moves into our system.

Let me add one more point. We use the term "gateway," but gateway implies that a gateway to something. When I got involved in the project and read the literature on the gateway, most of the analysis focused on the ports, the congestion around the ports and the economic impact on Vancouver. I appreciate that, but, being from somewhere else, it is a gateway to the users. Most of the users are not in Vancouver or Prince Rupert. They are along the track, whether it is Edmonton or Regina, Winnipeg or Chicago, or Memphis or Toronto.

The system should be designed with the user in mind. If the user is well served, the traffic and the mechanic activity will develop. The majority of economic benefit occurs where the container ends up and from where it returns.

With that in mind, the opportunity for Canada is in focusing both on the arriving and on the departing containers. We always focus on the arriving container. That is incredibly important. We should focus equally on the departing container. The containers leaving Los Angeles are about 75 per cent empty going back. There simply is not enough freight from North America to Asia to fill the containers. In Vancouver or British Columbia, it is about 75 per cent loaded with wood chips and other products. However, if the gateway reaches its potential and begins to double and triple its capacity, that will be driven by incoming freight. The outgoing freight will not be affected because more containers land, so the ratio of outgoing containers will increase a great deal.

That is a tremendous waste of an opportunity, which I believe is one we should focus on — how to fill empty containers. The cost of the container going back to Asia is one third or one quarter of the cost of the container arriving, which means that there is tremendous opportunity to ship, particularly more commodity-type products, back to Asia.

The way the railroads and policies are structured currently — we can go to the cabotage issue within Canada — does not favour loading containers in Canada. The railroads earn more or less the same amount of money, regardless of whether it goes back empty or full. The physical systems are also not designed to encourage the loading of containers going back. While the railroads will say that they would love to fill up the containers, the current system is not designed to make them really want to do that, so they do it reluctantly.

système, lorsqu'ils décident de l'endroit où ils envoient leurs navires, voient les ports de Prince Rupert et de Vancouver comme leur premier choix, plutôt que leur dernier. Si notre système leur semble avantageux, le trafic va affluer vers celui-ci.

Permettez-moi d'ajouter une dernière chose. Nous utilisons le terme « porte d'entrée », mais il faut que ce soit la porte d'entrée de quelque chose. Lorsque j'ai participé au projet et que j'ai lu la documentation sur la porte d'entrée, j'ai constaté que la majeure partie de l'analyse portait sur les ports, sur les problèmes de congestion autour des ports et sur les retombées économiques à Vancouver. Comme je viens d'ailleurs, je vois la porte d'entrée comme un point d'accès pour les usagers. La plupart d'entre eux ne se trouvent pas à Vancouver ni à Prince Rupert. Ils sont installés quelque part le long de la voie ferrée, que ce soit à Edmonton ou à Regina, à Winnipeg ou à Chicago, ou encore à Memphis ou à Toronto.

Le système devrait être conçu en fonction de l'utilisateur. Si celui-ci reçoit un bon service, le trafic et l'activité économique vont prendre de l'ampleur. Les retombées économiques se font sentir surtout à l'endroit où les conteneurs aboutissent et d'où ils repartent.

Compte tenu de cela, la possibilité qui s'offre au Canada, c'est de prêter autant d'attention aux conteneurs qui arrivent qu'à ceux qui partent. Nous nous concentrons toujours sur les conteneurs qui arrivent. C'est quelque chose de très, très important. Mais nous devrions prêter attention aussi aux conteneurs qui repartent du pays. Les conteneurs qui repartent de Los Angeles sont vides les trois quarts du temps. La raison est simple : il n'y a pas suffisamment de marchandises expédiées de l'Amérique du Nord vers l'Asie pour les remplir. À Vancouver, ou en Colombie-Britannique en général, les conteneurs sont remplis de copeaux de bois ou d'autres produits dans 75 p. 100 des cas. Cependant, si la porte d'entrée réalise son potentiel et double ou triple sa capacité, ça va être en raison du fret qui arrive au Canada. Le fret en partance du pays ne va pas être touché, puisque le nombre de conteneurs va être plus élevé à l'arrivée, ce qui veut dire que le nombre de conteneurs qui devront repartir va augmenter de beaucoup.

C'est une possibilité très importante qui est gaspillée, et nous devrions nous concentrer là-dessus à mon avis — sur le moyen de remplir ces conteneurs vides. Il en coûte le tiers ou le quart du tarif d'expédition de l'Asie vers le Canada pour renvoyer le conteneur là-bas, ce qui signifie qu'il y a là une excellente occasion d'expédier davantage de marchandises, et surtout des produits de consommation, vers l'Asie.

La structure actuelle des sociétés ferroviaires et des politiques — nous pouvons aborder la question du cabotage au Canada — ne favorise pas le chargement des conteneurs au Canada. Les sociétés ferroviaires obtiennent à peu près la même somme, qu'un conteneur reparte plein ou vide. Même sur le plan matériel, les systèmes ne sont pas conçus pour favoriser le chargement des conteneurs qui repartent. Les sociétés ferroviaires vous diront qu'elles aimeraient beaucoup remplir les conteneurs, mais, vu la façon dont le système est conçu, elles ne le souhaitent pas vraiment, alors elles le font avec réticence.

Using my own company as an example, I will pay for a container from Asia to my location in Winnipeg. I, in turn, ship freight back to my own retail stores in Vancouver. I am not allowed to use my own container, for which I have paid for both directions; I cannot fill it back to Vancouver. I could fill it back to Asia, but I do not ship back to Asia. I have to haul it in a truck back to Vancouver at much greater expense and environmental damage, while my own container arrives empty.

I simply point out that the railroads act, correctly, in their own interest. If we want to change the system, as you will read in our report, we do believe in private-sector solutions. However, as we went around the world, we discovered variations of this problem in different places of the world.

In a number of places, incentive systems have been developed to encourage ships, ports, railroads or trucks to alter their behaviour in ways that were more environmentally friendly — reduced congestion or did something else. There are a number of things we could do from a systems point of view to encourage railroads or the ports to change their behaviour in ways that allow other parts of the system to participate more fully without hurting the players themselves. In my opinion, a good starting point would be incentives and disincentives, rather than regulation.

I could go further, but maybe you can lead me through your questions.

**The Deputy Chair:** Thank you very much for that excellent overview. I would like to ask a couple of questions first.

You say that the main problem with having the Asians wanting to come through Prince Rupert or Vancouver is the systems issue that you have experienced. What specific recommendations would you have to this committee for overcoming some of these issues? I know from what you have said that sometimes the weather plays a part, for example, snow, or many other things, but in terms of this systemic problem that you so clearly delineated, what recommendations do you have for this committee that we might want to consider for our report to overcome the systemic problem?

**Mr. DeFehr:** Let me focus on two parts, as they experience it from overseas. The first is port capacity. As we all know, port capacity takes a tremendous time to develop. The Port of Vancouver just spent four or five years going through environmental and other processes and the net result is that

Prenons mon entreprise, par exemple. Je paie pour qu'un conteneur soit transporté de l'Asie jusqu'à Winnipeg, où se trouve mon entreprise. Ensuite, j'expédie de la marchandise vers mes propres magasins, à Vancouver. Je n'ai pas le droit d'utiliser mon propre conteneur, pour lequel j'ai payé le transport dans les deux directions; je ne peux le remplir pour l'envoyer à Vancouver. Je pourrais le remplir pour le voyage de retour en Asie, mais je n'ai rien à envoyer en Asie. Je dois renvoyer ma marchandise à Vancouver par camion, ce qui coûte beaucoup plus cher et qui est beaucoup plus polluant, tandis que mon conteneur retourne là-bas vide.

Je vous fais seulement remarquer que les sociétés ferroviaires agissent dans leur propre intérêt, ce qui est normal. Si nous voulons changer le système, comme vous allez le lire dans notre rapport, nous pensons que le secteur privé offre de bonnes solutions. Cependant, nous avons fait le tour du monde, et nous avons découvert des variations de ce problème à différents endroits.

Dans un certain nombre d'endroits, on a mis sur pied des mesures incitatives pour encourager les armateurs, les administrations portuaires, les sociétés ferroviaires ou les transporteurs routiers à modifier leur façon de faire pour que leurs activités soient plus écologiques — entre autres, pour réduire les problèmes de congestion. Il y a un certain nombre de choses que nous pourrions faire, du point de vue du système, pour encourager les sociétés ferroviaires ou les ports à modifier leur façon de faire de façon à permettre aux autres éléments du système de participer davantage sans que cela ne porte préjudice aux acteurs concernés. À mon avis, un bon point de départ, ce serait des mesures d'incitation et de dissuasion, plutôt que des règlements.

Je pourrais continuer, mais peut-être pourriez-vous me guider en me posant des questions.

**Le vice-président :** Merci beaucoup de cet excellent survol. J'aimerais commencer par vous poser deux ou trois questions moi-même.

Vous dites que le principal obstacle qui empêche les entreprises asiatiques de faire passer leurs marchandises par Prince Rupert ou Vancouver, c'est le problème lié au système auxquels vous avez vous-même été confronté. Quelles recommandations précises formuleriez-vous à l'intention du comité pour ce qui est de supprimer certains de ces obstacles? Je sais pour vous l'avoir entendu dire que les conditions météorologiques jouent parfois un rôle, la neige, par exemple, et bien d'autres choses, mais en ce qui concerne ce problème relatif au système que vous avez si clairement décrit, quelles sont les recommandations dont vous voulez faire part au comité et que nous pourrions envisager d'inclure dans notre rapport lorsque nous aborderons ce problème?

**M. DeFehr :** Permettez-moi de parler de deux choses, du point de vue de l'expéditeur qui se trouve à l'étranger. La première chose, c'est la capacité du port. Nous savons tous qu'il faut énormément de temps pour accroître la capacité d'un port. Au port de Vancouver, on vient de prendre quatre ou cinq ans pour



they will add one berth. The Port of Yangshan Port in Shanghai, in two or three years, developed a new port that will exceed virtually the entire West Coast of North America in its capacity.

We did acknowledge differences in governance. For example, a Chinese government or the Dubai government can simply state what they want to do and do it. Given that we have a long and difficult process, port capacity is very important.

Port capacity is a couple of things. One of them is how ships land. If we wait until we need the capacity, and then decide to build, it will take five years. We will always be perceived as not having enough capacity, at least for parts of the year.

How the port is managed is also of importance. It involves a combination of issues, but probably a lot of it has to do with labour issues. Our feeling was that you could do a tremendous amount of change in flexibility and port capacity through labour.

You will note in our report that we referred to Australia. Because we compare ourselves to our competitive ports on the West Coast, which all basically have very mediocre, inadequate labour practices, we do not see ourselves as being worse than the others; but the rest of the world seems to have better practices.

We are aware that docks historically have been places where labour has had some challenges. However, in Europe, they are much ahead of us. Europe is also a place where labour has a great deal of strength in its bargaining power; yet we do not sense that labour there is anywhere near the issue that it is over here.

Labour practices were in much worse shape in Australia than in Canada 10 or 15 years ago. We were told repeatedly around the world, you can go to Dubai and they have no labour problems and China has no labour problems, so it was not very helpful. However, they said go to Australia, because they have the same governance as we have. Australia's ports were not serving the country well 10 to 15 years ago. Somehow they got their act together, with a view to making their ports serve the country. I note from what we learned that it was very much led by the federal government. The Australian government was the only body strong enough to realize that if you simply allow the local process to take it on, it was not a battle anyone could win. The government changed some labour laws. There were some tough times, but they got through; today, the labour unions and the ports will all say that the system works well. They have had no labour disruption for eight years.

mener à terme les processus environnementaux et autres, et le résultat net, c'est qu'on va construire un seul nouveau quai. En deux ou trois ans seulement, à Shanghai, on a construit le port de Yangshan dont la capacité va pratiquement excéder celle de tous les ports de la côte Ouest de l'Amérique du Nord mis ensemble.

Nous avons pris connaissance des différences sur le plan de la gouvernance. Le gouvernement chinois, par exemple, ou l'administration de Dubai peuvent simplement énoncer ce qu'ils veulent faire et le faire. Comme le processus que nous devons suivre est long et complexe, la question de la capacité du port est très importante.

La capacité d'un port tient à deux ou trois choses différentes. L'une d'entre elles, c'est l'infrastructure qui permet aux bateaux d'accoster. Si nous attendons d'avoir besoin d'augmenter la capacité avant de bâtir cette infrastructure, il va y avoir un délai de cinq ans. On va toujours penser de nous que nous ne disposons pas d'une capacité suffisante, du moins pendant une certaine partie de l'année.

La façon dont le port est géré compte aussi. C'est une combinaison de facteurs, mais la gestion dépend probablement en grande partie des enjeux liés à la main-d'œuvre. Ce que nous avons pensé, c'est qu'il serait possible d'accroître énormément la marge de manœuvre et la capacité du port en s'attaquant à la question de la main-d'œuvre.

Vous allez voir que nous parlons de l'Australie dans le rapport. Le fait que nous nous comparions à nos concurrents de la côte Ouest où, en gros, les pratiques de travail sont partout tout à fait médiocres et inadéquates, ne signifie pas que nous pensons être pires que les autres, mais il semble que les pratiques soient meilleures ailleurs dans le monde.

Nous savons que les débardeurs ont eu des problèmes dans le passé. Cependant, l'Europe est très en avance sur nous. Par ailleurs, c'est un endroit où les syndicats ont un grand pouvoir de négociation; néanmoins, nous n'avons pas l'impression que les syndicats constituent un problème aussi important là-bas qu'ici.

En Australie, nous avons constaté que les pratiques de travail étaient bien pires que ce qu'elles étaient au Canada il y a dix ou 15 ans. On nous a répété partout dans le monde qu'il n'y a pas de problèmes de main-d'œuvre à Dubai, ni en Chine, ce qui ne nous a pas beaucoup aidés. On nous a suggéré par contre d'aller en Australie, où le régime de gouvernance est le même qu'ici. Les ports de l'Australie n'offraient pas un bon service au pays il y a dix ou 15 ans. Cependant, les Australiens se sont organisés d'une façon ou d'une autre pour faire en sorte que leurs ports soient au service du pays. Je vous signale que, d'après ce que nous avons appris, l'initiative a été en grande partie celle du gouvernement fédéral. Le gouvernement australien était le seul organe suffisamment puissant pour arriver à la conclusion que, si on laissait simplement le processus se dérouler de lui-même à l'échelle locale, personne n'allait gagner la bataille. Le gouvernement a donc modifié certaines lois relatives au travail. Il y a eu des temps durs, mais on en a vu le bout; aujourd'hui, les syndicats et les administrations portuaires sont tous prêts à dire que le système fonctionne bien. Il n'y a pas eu d'arrêt de travail depuis huit ans.

All innovation is allowed. They work 24/7. They have a system in which the older employees have a regular work week — they know when they will get their weekends off — and younger workers are brought into the system. The Australian ports today have solved their problems.

Instead of recommending particular practices, all of which could be criticized, we said why not have the Canadian authorities — the unions, the terminal authorities and others — go to Australia and learn something from the system. Labour is the other major system and labour goes past the ports — it can be something else.

**The Deputy Chair:** Thank you for that. I have got a long list of other senators who want to ask questions, so I will ask you to keep your answers a little shorter. First, I want to ask one quick question.

In your report, you recommend that oversight of B.C. ports should be shifted from the federal to the provincial government. Why would the shift from federal to provincial oversight improve the operation of the B.C. ports?

**Mr. DeFehr:** That reflects more the opinion of my other two members, who are from B.C. and who probably feel the inability or the issues with the federal government. While I may have views on that, I will let the other people answer that one.

**Senator Tkachuk:** You mentioned the containers leaving the country empty and the railroads making as much money with the empty containers as they do with full ones and that you were not able to ship between Winnipeg and Vancouver but that you could ship to Asia. We have two issues, I think. One is the empty containers going back and providing incentives for them to be full; the second is the question of using containers within our jurisdiction, before they leave for Asia, to move product, as you say, from Winnipeg to Vancouver but also probably Toronto to Vancouver or Toronto to Halifax.

Could you explain what kind of incentives you are thinking of and what kind of incentives would work to stimulate that kind of action?

**Mr. DeFehr:** There are two parts. First, in respect of inland port systems, the railroads will tell us that on the ability to load full-train containers, they do not want to run the containers up little sidelines to pick up something here or there. They would rather stop a unit train in the Prairies, for example, have someone

Toutes les innovations sont permises. Les ports sont en activité 24 heures sur 24, sept jours sur sept. On a adopté un système selon lequel les employés qui ont le plus d'ancienneté ont un horaire de travail normal — ils savent pendant quelle fin de semaine ils sont en congé — et de jeunes travailleurs sont intégrés au système. Les administrations portuaires de l'Australie ont réussi à régler leurs problèmes.

Plutôt que de recommander telles ou telles pratiques, qui pourraient être critiquées, nous nous sommes dit : pourquoi ne pas proposer aux autorités canadiennes — les syndicats, les administrations des terminaux et les autres organisations concernées — de se rendre en Australie pour apprendre quelque chose du système de ce pays. La main-d'œuvre, c'est l'autre système important, et la main-d'œuvre transcende le cadre des ports — ça peut être quelque chose.

**Le vice-président :** Merci de votre réponse. La liste des noms des sénateurs qui veulent poser des questions est longue, alors je vais vous demander de donner des réponses un peu plus courtes. Je veux d'abord moi-même vous poser une petite question.

L'une des recommandations que vous formulez dans votre rapport, c'est que le gouvernement provincial se charge de la supervision des ports de la Colombie-Britannique à la place du gouvernement fédéral. En quoi ce changement permettrait-il d'améliorer le fonctionnement des ports de la Colombie-Britannique?

**M. DeFehr :** Cette recommandation reflète davantage l'opinion des deux autres membres de mon équipe, qui viennent de la Colombie-Britannique et qui sont probablement d'avis que le gouvernement fédéral est incapable d'assurer cette supervision ou que le fait que ce soit celui-ci qui l'assure pose problème. J'ai mes idées là-dessus, mais je vais laisser les autres répondre à cette question.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous avez parlé des conteneurs qui repartent du Canada vides du fait que les sociétés ferroviaires font autant d'argent avec les conteneurs vides qu'avec les conteneurs pleins, ainsi que du fait que vous n'êtes pas en mesure d'expédier des marchandises de Winnipeg à Vancouver, mais que vous pourriez en envoyer en Asie. Il y a deux problèmes là-dedans, je pense. Le premier, c'est celui des conteneurs vides qui repartent et des mesures d'incitation qu'il faut mettre en place pour qu'on remplisse ces conteneurs, et le deuxième, c'est la question de l'utilisation des conteneurs sur notre territoire, avant qu'ils ne repartent pour l'Asie, pour transporter des produits, comme vous dites, de Winnipeg à Vancouver, mais probablement aussi de Toronto à Vancouver ou de Toronto à Halifax.

Pouvez-vous nous dire à quel genre de mesures d'incitation vous pensez et quel genre de mesures d'incitation pourrait faire en sorte que cela se passe?

**M. DeFehr :** Il y a deux choses. Premièrement, en ce qui concerne les systèmes de ports intérieurs, les sociétés ferroviaires nous disent que, pour ce qui est de la possibilité de transporter des conteneurs pleins, elles ne veulent pas faire passer les conteneurs par de petites lignes secondaires pour ramasser deux trois petites



load it up in 24 hours and ship it on. That is not a totally unreasonable request. They need to access the empty containers quickly and move them on.

Second is cabotage, which relates to the fact that the GST has not been paid on containers, among others factors. No one builds containers in Canada. Apparently, we have historic laws that limit their use. CN said to us that they would like all restrictions on cabotage removed. It is their view that as long as they return the containers to the port within 30 days, they should not have any restrictions on their use.

In Canada, government policy creates artificial restrictions that have nothing to do with the shipping system.

**Senator Tkachuk:** Is that the reason you could not ship your product from Winnipeg to your stores in Vancouver?

**Mr. DeFehr:** As much as we have tried, we cannot get them to do that. Part of the fact is that we are not allowed to use the containers.

**Senator Mercer:** I point out the irony in your recommendation of the Australian model with federal government involvement while this committee recommended that we transfer management to the provincial government.

My concern is the labour unrest, congestion and reputation of the Port of Vancouver, because those factors paint the rest of the country with the same brush. In your studies and travels, did the Port of Halifax come up in your discussions with people overseas? The Port of Halifax has two container terminals open and ready for business. The largest ships in the world could dock there today, should they choose to do so. We have not had a labour disruption in the Port of Halifax since the 1970s. I sense that, at times, our reputation is tainted because of Vancouver's not-so-positive reputation.

**Mr. DeFehr:** In fairness, we had a limited mandate on the issue — and I am certain Halifax has its merits. It would be unfair of me to make comments on the Port of Halifax because we did not spend time studying it.

**Senator Mercer:** Focussing on one gateway and forgetting about the other is a limited scope on the part of the government.

You said that 75 per cent of the containers leaving the Port of Vancouver are full, whereas 75 per cent are empty when leaving the Port of Los Angeles and that, as we grow, that number will decrease. How do we avoid that? How can government and industry better organize to ensure that we are as close to 100 per cent as possible in shipping containers back?

choses par-ci par-là. Elles préféreraient stationner un train bloc dans les Prairies, par exemple, et le faire charger en 24 heures avant de transporter la marchandise. Ce n'est pas une exigence totalement insensée. Elles doivent avoir accès aux conteneurs vides rapidement et les ramener.

Deuxièmement, il y a la question du cabotage, et celle-ci a trait au fait, entre autres facteurs, que la TPS sur les conteneurs n'a pas été payée. Personne ne fabrique de conteneurs au Canada. Apparemment, il y a de vieilles lois qui en limitent l'utilisation. Les représentants du CN nous ont dit qu'ils aimeraient voir disparaître toutes les restrictions concernant le cabotage. Ils sont d'avis que, s'ils ramènent les conteneurs au port dans les 30 jours, ils devraient pouvoir les utiliser à leur gré.

Les politiques du gouvernement du Canada engendrent des contraintes artificielles qui n'ont rien à voir avec le système de transport des marchandises.

**Le sénateur Tkachuk :** Est-ce que c'est pour cette raison que vous n'étiez pas en mesure d'expédier vos produits de Winnipeg à vos magasins de Vancouver?

**M. DeFehr :** Nous avons essayé tant que nous avons pu, mais nous n'arrivons pas à obtenir des sociétés ferroviaires qu'elles les transportent. C'est en partie attribuable au fait que nous ne sommes pas autorisés à utiliser les conteneurs.

**Le sénateur Mercer :** Je veux vous faire remarquer qu'il est ironique que vous recommandiez la participation du gouvernement fédéral, sur le modèle australien, alors que le comité a recommandé le transfert du pouvoir de gestion au gouvernement provincial.

Ce qui me préoccupe, c'est l'insatisfaction des travailleurs, les problèmes de congestion et la réputation du port de Vancouver, parce que ce sont ces facteurs qui déterminent l'image que projette le reste du pays aussi. Dans le cadre de vos études et de vos voyages, avez-vous discuté du port de Halifax avec des gens à l'étranger? Il y a dans le port de Halifax deux terminaux à conteneurs qui sont ouverts et prêts à fonctionner. Les plus grands navires du monde pourraient accoster là-bas aujourd'hui, si l'on décidait de les diriger vers ce port. Il n'y a pas eu d'arrêt de travail dans le port de Halifax depuis les années 1970. J'ai l'impression que notre réputation est ternie de temps à autre par celle du port de Vancouver, qui n'est pas si bonne que ça.

**M. DeFehr :** Pour être juste, je dois dire qu'on ne nous a pas demandé d'approfondir cette question — et je suis sûr qu'il y aurait de bonnes choses à dire sur le port de Halifax. Il serait injuste de ma part de dire quoi que ce soit sur ce port, parce que nous n'avons pas étudié cette question.

**Le sénateur Mercer :** Le gouvernement ne se donne pas une perspective générale sur la question en se concentrant sur l'une des deux portes d'entrée et en laissant l'autre de côté.

Vous avez dit que les conteneurs qui repartent du port de Vancouver sont pleins les trois quarts du temps, tandis que 75 p. 100 des conteneurs qui repartent du port de Los Angeles sont vides, et vous avez ajouté que ce chiffre va diminuer au fur et à mesure que les activités de notre port vont augmenter. Comment éviter cela? Que peuvent faire le gouvernement et les

One of the greatest opportunities with containers is the fact that we can export, and we are an export country. We can spend all kinds of time talking about exporting east to west as opposed to always exporting to the south. Do you have any suggestions?

**Mr. DeFehr:** The inland terminals on the Prairies, in particular, would help to create better access. As well, the use of incentives is an interesting idea. For example, the Port of Los Angeles wanted to change the behaviour of the truckers such that the ones who behaved in a way that they did not like would have to pay a certain amount, perhaps \$100, which is given back to the truckers who behave in the opposite way. The point is, they move the truckers from daytime to nighttime and decongest their roads. In that way, the government did not take money out of the system.

We might suggest a \$100 surcharge for every container coming into Canada and then giving it back to the railroads when they fill a container going out. In other words, begin to use financial incentives to change behaviour, so that they will ship full containers out, which is value. That means they will spend money organizing their system to be more oriented to filling the empty containers going out. Currently, they do not care about the empty containers.

**Senator Zimmer:** I have a couple of questions in respect of your company. Evolution and growth in containerization driven by relaxed trade laws globally have lowered the price of container transportation. What proportion of your total freight shipments is now containerized? What do you send by container?

**Mr. DeFehr:** We have two businesses. We are still a North American manufacturer — one of the few still around. Within Canada, we use the intermodal system a lot. We would like to use containers for internal freight, which we have not been able to do. The part of our business that is container-based is relevant to Asia. A couple of our companies are Asian-based, but it is hard to put that into a percentage of our total business because the two parts are different. Our Asian-based business is 100 per cent container.

**Senator Zimmer:** How has this containerization affected your logistics and model? Earlier, you touched on it briefly.

**Mr. DeFehr:** For example, we are based in Winnipeg and much of our market is in the U.S. We also have factories in Mexico. Part of the problem is that the container trains coming through

entreprises du secteur pour s'assurer que la proportion de conteneurs qui repartent pleins soit le plus élevée possible? L'une des possibilités les plus intéressantes qu'offrent les conteneurs, c'est qu'ils nous permettent d'exporter des marchandises, et nous sommes un pays exportateur. Nous passons notre temps à parler des exportations sur l'axe est-ouest, plutôt que de toujours exporter vers le sud. Avez-vous des suggestions?

**M. DeFehr :** Les terminaux intérieurs des Prairies, notamment, pourraient permettre d'accroître l'accès. De même, le recours à des mesures d'incitation est une idée intéressante. L'administration portuaire de Los Angeles, par exemple, voulait modifier les habitudes des camionneurs, pour que ceux qui ne faisaient pas les choses de la façon souhaitée aient à payer une certaine somme, disons 100 \$, qui était remise aux camionneurs qui faisaient les choses de la façon souhaitée. L'idée, c'était de faire en sorte que les camions roulent la nuit plutôt que le jour, pour régler les problèmes de congestion. En procédant de cette façon, l'administration n'a pas sorti d'argent du système.

Nous pourrions proposer un supplément de 100 \$ pour chacun des conteneurs qui entre au Canada, somme qu'on remettrait aux sociétés ferroviaires lorsqu'elles rempliraient un conteneur qui repart du pays. En d'autres termes, nous commencerions à utiliser des incitatifs financiers pour modifier leur façon de faire les choses, dans le but de faire en sorte qu'elles renvoient des conteneurs pleins, ce qui serait intéressant. Ainsi, les sociétés ferroviaires investiraient de l'argent pour structurer leur système pour qu'il leur permette de remplir facilement les conteneurs qui repartent. À l'heure actuelle, elles se soucient peu des conteneurs vides.

**Le sénateur Zimmer :** J'ai deux ou trois questions concernant votre entreprise. L'évolution et la croissance de la conteneurisation, favorisées par l'assouplissement des lois commerciales à l'échelle mondiale, ont fait diminuer les coûts du transport du fret conteneurisé. Quelle est la proportion du fret que vous expédiez qui est conteneurisée? Qu'est-ce que vous expédiez dans les conteneurs?

**M. DeFehr :** Nous avons deux entreprises. Nous sommes toujours un fabricant nord-américain, l'un des rares qui restent. Au Canada, nous utilisons beaucoup le transport intermodal. Nous aimerions pouvoir utiliser les conteneurs pour le transport de fret au pays, ce que nous n'avons pas été en mesure de faire jusqu'à maintenant. La partie de nos activités qui dépend du transport par conteneurs est liée à l'Asie. Quelques-unes de nos entreprises sont situées en Asie, mais il est difficile de préciser la proportion de nos activités que cela représente, parce que les deux parties sont différentes. Toutes nos activités en Asie dépendent du transport par conteneurs.

**Le sénateur Zimmer :** Quelles ont été les répercussions de la croissance de la conteneurisation sur le volet logistique de vos activités et sur votre modèle? Vous avez abordé brièvement cette question tout à l'heure.

**M. DeFehr :** Le siège de notre entreprise se trouve à Winnipeg, et les États-Unis comptent pour une bonne partie de notre marché. Nous avons également des usines au Mexique. Le



Winnipeg from Prince Rupert to Vancouver do not stop in Winnipeg to allow me to add freight to that system. They want to pass through already full, so I cannot ship containers at the same rates paid by people shipping to Chicago or Memphis. We are shipping our U.S. stuff out of Mexico because I do not have good access to the containers going south. It hurts my Canadian business, so I would rather produce in Mexico than in Canada because I cannot access the system.

**Senator Zimmer:** Railway service seems to be the choice of most shippers. How much do you ship by rail and long-haul containers and how much by truck? Do you have any idea of the percentages?

**Mr. DeFehr:** In North America, most of our shipping is by truck, which is an entirely different system. The rail system in North America is designed to run east-west. The new gateway that drives from the Prairies south to Chicago and Memphis is, for the first time, creating a north-south access. However, it is not designed to pick up our freight and go south. They want to pick up pork being shipped to Chicago, and I cannot get on those trains at a good price. I have to ship parallel to the trains by truck at a much better cost.

Perhaps you could help me to figure out how I can get my freight on those runs — because, currently, it is not designed for Canadian freight but is designed for Asian freight.

**Senator Zimmer:** I have one more question that pertains to our home province and the Port of Churchill. We talked about east-west movement and movement south. In 1990, we met in Moscow, and I know you were doing business in Russia related to the overland route with the use of icebreakers. In this regard, there are the issues of global warming and icebreakers. First, how feasible is it for us to continue trade pursued with a polar route over the North Pole into Russia? Second, what are your thoughts on an inland port for Winnipeg?

**Mr. DeFehr:** Churchill will always be a specialized port for certain commodities. Clearly, with strategies such as icebreakers, it could be enhanced. One has to be careful to develop a strategy that works for those commodities and destinations, because it is not year round. Certainly, it has potential.

problème vient en partie de ce que les trains qui transportent des conteneurs de Prince Rupert à Vancouver et qui passent par Winnipeg ne s'y arrêtent pas, ce qui fait que je ne peux charger de marchandises dans ces trains. Le but des sociétés ferroviaires, c'est que ces trains soient déjà chargés à pleine capacité lorsqu'ils passent par Winnipeg; ainsi, je ne peux profiter des mêmes tarifs que les gens qui expédient des marchandises à Chicago ou à Memphis. Nous expédions les marchandises à destination du marché américain à partir du Mexique, parce que je ne dispose pas d'un bon accès aux conteneurs qui vont vers le sud. C'est mauvais pour mon entreprise au Canada, et j'aimerais donc mieux faire la production au Mexique qu'ici, parce que je n'ai pas accès au système.

**Le sénateur Zimmer :** Il semble que la plupart des expéditeurs choisissent le transport ferroviaire. Quelle quantité de marchandises expédiez-vous par train et par conteneurs sur de longue distance, et quelle quantité expédiez-vous par camion? Avez-vous une idée des proportions?

**M. DeFehr :** En Amérique du Nord, nous expédions surtout nos marchandises par camion, et c'est un système totalement différent. Le réseau ferroviaire de l'Amérique du Nord est conçu pour les transports sur l'axe est-ouest. La nouvelle porte d'entrée qui part des Prairies et va vers le sud, vers Chicago et Memphis crée le premier accès sur l'axe nord-sud. Cependant, la ligne n'est pas conçue en fonction du transport de nos marchandises vers le sud. Ce que la société ferroviaire en question veut, c'est ramasser le porc qui est expédié vers Chicago, et je n'arrive pas à avoir un bon tarif pour utiliser ces trains. Je suis obligé d'expédier la marchandise par camion, pour le même trajet, à bien meilleur prix.

Peut-être pourriez-vous m'aider à trouver le moyen d'expédier mes produits par ces lignes, parce que, à l'heure actuelle, elles ne sont pas conçues pour le transport de marchandises en provenance du Canada; elles sont conçues pour les marchandises en provenance de l'Asie.

**Le sénateur Zimmer :** J'ai une dernière question qui a trait à notre province et au port de Churchill. Nous avons parlé de transport selon l'axe est-ouest et de transport vers le sud. En 1990, nous nous sommes rencontrés à Moscou, et je sais que vous faisiez alors des affaires en Russie en rapport avec la voie terrestre et le recours vers des brise-glaces. À cet égard, il y a les questions liées au réchauffement de la planète et aux brise-glaces. Premièrement, dans quelle mesure pouvons-nous continuer d'essayer de faire des échanges commerciaux avec la Russie en passant par le pôle Nord? Deuxièmement, que pensez-vous d'un port intérieur à Winnipeg?

**M. DeFehr :** Le port de Churchill a toujours été un port spécialisé dans le transport de certains produits. Il est clair qu'avec des stratégies comme celles des brise-glaces, il pourrait prendre de l'expansion. Il faut cependant faire attention d'élaborer une stratégie qui fonctionne pour les produits et les destinations en question, parce que le port n'est pas en activité toute l'année. C'est sûr que ce port a du potentiel.

As to an inland port, the Prairies could provide several inland ports because they are also pickup points for empty containers. Vancouver has three ports and they are trying to combine trains. As they leave and go through the Prairies, the increase will not be to the Prairies but rather to the east and the south. The trains are going to certain destinations.

Our view was that the ports are congested places in which to make up trains. You should get trains out of the ports as quickly as you can and bring them to a place where you have land and where the rail lines converge, which, in CN's case, is anywhere between Edmonton and Winnipeg, and develop inland ports where you make up trains for destinations. That is the way Europe is developing. There is probably room for a port at the western and eastern ends of the Prairies.

Winnipeg has a particular advantage, in that if you get the containers to Winnipeg, you also have the ability to enter them into a trucking system to disperse them into the northern United States. I would argue that Winnipeg is an excellent location for an inland terminal, as are a couple of other cities in the Prairies for slightly different reasons. The inland terminal structure would greatly benefit the ability of users of industries along the system to benefit from the system, not only having trains going through and having us wait longer at level crossings.

**Senator Mercer:** I have a supplementary on the second last question. We made reference to your ability to ship into the United States by container, and you say you service the American market from your Mexico plant rather than from your Canadian plant in Winnipeg. My question is this: If all things were equal, would you ship from Winnipeg as opposed to Mexico? I suspect a difference in labour costs between your Mexico plant and your Winnipeg plant.

**Mr. DeFehr:** It splits. We actually try to do the north from Winnipeg by truck and the south by Mexico. About two thirds of the way up, we go from Mexico. The issue is that there is a very weak north-south system, certainly out of the Prairies. They are developing a system in which these unit trains pass through at a low cost per container. I am not able to get freight onto that train at the cost that train is supplying my competitors in the U.S. The trains pass through Winnipeg but are not designed to benefit me from the freights they get into Chicago or Detroit or other places that are important markets for me.

Pour ce qui est d'un port intérieur, les Prairies pourraient accueillir plusieurs ports intérieurs, parce qu'on ramasse les conteneurs vides à plusieurs endroits dans cette région. Il y a trois ports à Vancouver, et on essaie de combiner les trains à cela. Au fur et à mesure qu'ils vont quitter Vancouver et se diriger vers les Prairies, l'augmentation va profiter non pas aux Prairies, mais bien à l'Est et au Sud. Les trains vont vers certaines destinations précises.

Notre point de vue, c'était que les ports sont des endroits où il y a trop de problèmes de circulation pour qu'on y assemble les wagons des trains. L'idée, c'est de faire sortir les trains des ports le plus rapidement possible et de les amener là où il y a de la place et où les lignes convergent, ce qui, dans le cas du CN, se trouve n'importe où entre Edmonton et Winnipeg, et de créer des ports intérieurs à des endroits où il est possible d'assembler les wagons des trains à différentes destinations. C'est ainsi que l'Europe s'est orientée. Il y a probablement de la place pour un port aux extrémités ouest et est des Prairies.

Winnipeg présente cet avantage particulier que si on y fait parvenir des conteneurs, il est possible de les faire entrer dans un réseau routier et de les distribuer ensuite dans le Nord des États-Unis. Je dirais que Winnipeg est un excellent choix d'endroit pour instaurer un terminal intérieur, comme deux ou trois autres villes des Prairies, pour des raisons légèrement différentes. La structure des terminaux intérieurs serait très avantageuse sur le plan de la possibilité pour les usagers des industries qui se trouvent le long du réseau de profiter de celui-ci, et les trains cesseraient de n'être pour nous que des trains qui passent et qui nous font attendre aux passages à niveau.

**Le sénateur Mercer :** Je veux poser une question qui fait suite à l'avant-dernière. Nous parlions de la possibilité pour vous d'expédier des marchandises aux États-Unis par conteneurs, et vous avez dit que c'est votre usine du Mexique qui fournit le marché américain, plutôt que votre usine canadienne de Winnipeg. Ma question est la suivante : toutes choses étant égales par ailleurs, expédieriez-vous vos marchandises à partir de Winnipeg, plutôt qu'à partir du Mexique? J'imagine qu'il y a une différence entre les deux usines quant aux coûts liés à la main-d'œuvre.

**M. DeFehr :** Nous faisons les deux. Nous essayons en fait de fournir les États du Nord à partir de Winnipeg, par camion, et de fournir les États du Sud à partir du Mexique. Jusqu'aux deux tiers du pays en partant du sud, nous expédions les marchandises à partir du Mexique. Le problème, c'est que le réseau n'est vraiment pas très bon du nord vers le sud, en tout cas pour ce qui est des Prairies. Les sociétés ferroviaires favorisent un système au sein duquel les trains-blocs dont j'ai parlé tout à l'heure passent par chez nous, et le tarif par conteneur est peu élevé. Je ne suis pas en mesure d'obtenir le même tarif que mes concurrents américains pour ces conteneurs. Les trains passent par Winnipeg, mais la ligne n'est pas conçue pour me permettre d'envoyer facilement des marchandises à Chicago ou à Détroit, ou encore à d'autres endroits qui sont des marchés importants pour moi.



**Senator Mercer:** If this were fixed, would we be creating jobs in Winnipeg, which is obviously an end goal for us?

**Mr. DeFehr:** I would say yes, because the logistics into the U.S. are becoming a nightmare for us.

**Senator Johnson:** I should like to talk about the First Nations issues. Your report cites that we need urgent action. Maybe you can tell us about the major impediment to resolving these issues. What would it take to facilitate the process? Is the concept of partnering with the First Nations an option for resolving the issues?

**Mr. DeFehr:** That context needs to be taken in the sense in which we addressed it. A number of issues in Canada can complicate making the system work. Some of the issues relate directly to the system, such as labour in the ports or the capacity in the ports. When you actually try to expand or develop the system, for example, developing the port in Vancouver, then you have First Nations issues. We are saying that things are complicated enough in making the freight system work. As to the First Nations, when you finally agree what you want to do but then have another 100-year-old issue to be resolved, these background issues prevent the development from happening.

We are saying to the federal government that, for these issues to be dealt with, the background noise must be dealt with before dealing with the issues. I do not see the First Nations issue as primarily a container gateway issue, but it is an issue that can prevent us from being effective. We want to encourage the government to deal with those issues so the issues in which we are directly involved can be dealt with. We do not have particular recommendations because they vary in every jurisdiction.

**Senator Johnson:** Did you come across this in other countries, for example, in Australia, with respect to these kinds of issues?

**Mr. DeFehr:** It was not raised there. We did not come across those kinds of issues in other places. Let me use another example. The Netherlands is incredibly crowded. They had the same kinds of issues about how to move across a crowded country. Despite all the crowding and issues we know about, they have in the last number of years developed a brand new railroad that takes freight from the Port of Rotterdam on a freight-dedicated line without a single level crossing straight into Germany in an hour to be distributed to 22 inland ports in Europe.

**Le sénateur Mercer :** Si ce problème était réglé, est-ce que ça nous permettrait de créer des emplois à Winnipeg, ce qui est évidemment un objectif pour nous?

**M. DeFehr :** Je dirais que oui, parce que la logistique du transport aux États-Unis est en train de tourner au cauchemar pour nous.

**Le sénateur Johnson :** J'aimerais que nous abordions les questions relatives aux Premières nations. D'après votre rapport, il est urgent que nous prenions des mesures. Vous pourriez peut-être nous parler du principal obstacle qui nous empêche de régler ces problèmes. Que faudrait-il pour faciliter le processus? Est-ce que l'idée d'un partenariat avec les Premières nations est une option pour ce qui est de régler ces problèmes?

**M. DeFehr :** Il faut examiner cette question dans le contexte où nous l'avons abordée. Au Canada, un certain nombre de problèmes peuvent faire en sorte qu'il est difficile de faire fonctionner le système. Certains de ces problèmes ont trait directement au système, par exemple la main-d'œuvre dans les ports ou la capacité des ports. Lorsqu'on essaie de donner de l'ampleur au système, par exemple, en agrandissant le port de Vancouver, on est confronté à des problèmes liés aux Premières nations. Ce que nous disons, c'est que les choses sont déjà suffisamment compliquées pour ce qui est de faire fonctionner le réseau de transport des marchandises. En ce qui concerne les Premières nations, lorsqu'on s'est enfin mis d'accord sur ce qui est à faire mais qu'il reste à régler un autre problème, vieux de 100 ans, ces problèmes liés au contexte empêchent toute croissance.

Nous disons au gouvernement fédéral que, pour que ces problèmes soient réglés, il faut s'occuper du bruit de fond avant toute chose. Je ne vois pas vraiment la question des Premières nations comme une question liée directement aux conteneurs et à la porte d'entrée, mais c'est un facteur qui peut nous empêcher d'être efficaces. Nous souhaitons encourager le gouvernement à régler ces questions, pour que nous puissions régler les problèmes dont nous nous occupons nous-mêmes. Nous n'avons pas de recommandations précises à formuler, parce que les recommandations à faire varient en fonction des endroits.

**Le sénateur Johnson :** Avez-vous vu ce genre de problème ailleurs, par exemple en Australie?

**M. DeFehr :** On n'a pas soulevé ce genre de problème là-bas. Nous n'avons pas vu cela ailleurs. Permettez-moi de vous donner un autre exemple. Aux Pays-Bas, il y a du monde partout, c'est incroyable. Les gens là-bas ont été confrontés aux mêmes genres de problèmes, c'est-à-dire aux problèmes des transports dans un pays peuplé. Malgré cette situation et tous les problèmes dont nous avons conscience, ils ont construit, au cours des dernières années, une nouvelle voie ferrée réservée aux trains de marchandises, qui partent du port de Rotterdam et qui se rendent en une heure en Allemagne, sans croiser aucun passage à niveau, pour livrer des marchandises qui sont ensuite distribuées dans 22 ports intérieurs de l'Europe.

In Holland, with all the crowding and issues, they figured out how to develop a new rail corridor that works like a charm at 100 miles an hour, and we cannot figure out little things.

In other places, the world is moving and developing new patterns. In Los Angeles, they developed the Alameda Corridor, which took out 180 level crossings and is a corridor that moves straight through. Other places are acting. If we do not act, we will find that the world passed us by.

**Senator Eyton:** The committee has heard from many witnesses. It seems to me that the general approach is one that is local, and the concerns are local, and it is on a platform that emphasizes the problems. Your three-man committee report was valuable in taking a broader perspective. It seems to me that this issue should be seen as a national issue and not as a problem but as an opportunity. I do not get much of that building a national system from the witnesses or, indeed, from much of my reading. I am talking about the kind of vision used when we helped create this country with the CPR or with the St. Lawrence Seaway or with our pipeline infrastructure going from east to west across the country. Those were all seen as great national undertakings. It worries me that even the title of this study talks about Pacific Gateway container ports, which is in heavy print because it is an entity, and it refers residually to East Coast container ports and central container ports as a collection of independent entities.

My question is so big that it may be impossible to deal with adequately, but how do we change the focus of Canadians away from local problems, for example, talking about Vancouver as a separate entity and so on? How do we change to a broader focus, where we can do something to bring about a national system that deals with containers from the time they arrive in this country to the time they arrive at the customer's door?

**Mr. DeFehr:** I think the question of East Coast and West Coast should be separated. If we had been given the assignment of the East Coast, we might have come up with a report that would have addressed it. In many respects, it will have different issues. There is probably value in a good report on the East Coast, as there was on the West Coast. They are dealing with two different traffic flows. They are not identical. There is an East Coast strategy and a West Coast strategy and other strategies. I do not think the fact that this was a West Coast strategy is a problem. I simply say you should recommend someone develop an East Coast strategy as well.

En Hollande, même s'il y a du monde partout et malgré les problèmes, on a réussi à mettre sur pied un nouveau corridor ferroviaire qui fonctionne à merveille et le long duquel les trains circulent à 100 milles à l'heure, et nous, nous n'arrivons pas à régler de tout petits problèmes.

Ailleurs dans le monde, les choses bougent et on lance de nouvelles tendances. À Los Angeles, on a créé le corridor Alameda, ce qui a permis de supprimer 180 passages à niveau et de mettre en place une ligne directe. Ailleurs aussi, les choses bougent. Si nous ne faisons rien, nous allons constater un jour que le reste du monde nous a dépassé.

**Le sénateur Eyton :** Le comité a entendu de nombreux témoins. L'impression que j'ai, c'est que l'approche générale est une approche locale, que les préoccupations sont locales, et que tout cela s'inscrit dans un contexte qui met en lumière les problèmes. Le rapport de votre comité à trois membres a été utile parce qu'il a offert un point de vue plus général. Ce que je pense, c'est que cet enjeu devrait être vu comme un enjeu national, et comme une occasion plutôt que comme un problème. Je n'ai pas beaucoup entendu parler de la mise sur pied d'un système national par les témoins, ni, en fait, dans une bonne partie de mes lectures. Je parle du genre de vision que nous avions lorsque nous avons bâti un pays en créant la ligne du CPR ou en aménageant la Voie maritime du Saint-Laurent, ou encore en construisant un pipeline qui relie l'est et l'ouest du pays. Toutes ces choses ont été vues comme de grandes entreprises nationales. Je suis inquiet que même le titre de l'étude contienne les mots « port à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique », en caractères gras parce qu'il s'agit d'une chose distincte, et qu'ils renvoient accessoirement aux ports à conteneurs de la côte Est et de la région centrale, comme s'il s'agissait d'un ensemble de choses distinctes.

La portée de ma question est peut-être trop grande pour qu'il soit possible d'y répondre comme il faut, mais comment allons-nous faire pour amener les Canadiens à réfléchir à autre chose qu'aux problèmes locaux, et, par exemple, à cesser de parler de Vancouver comme d'un élément distinct du reste, et ainsi de suite? Comment faire pour nous donner une orientation générale, dans le cadre de laquelle nous allons pouvoir faire quelque chose pour créer un système national pour suivre les conteneurs à partir du moment où ils arrivent au pays et jusqu'à ce qu'ils aboutissent chez le client?

**M. DeFehr :** Je pense qu'il faut examiner la situation de la côte Est et celle de la côte Ouest à part. Si on nous avait demandé d'examiner la situation de la côte Est, nous aurions peut-être rédigé un rapport sur celle-ci. À de nombreux égards, les problèmes qui feront surface là-bas seront différents. Il serait probablement utile de faire faire un bon rapport sur la côte Est, comme on l'a fait pour la côte Ouest. Le trafic est différent aux deux endroits. La situation n'est pas la même. Il y a une stratégie pour la côte Est, et une pour la côte Ouest, et il y en a d'autres. Je ne pense pas que le fait qu'il s'agissait d'une stratégie pour la côte Ouest pose problème. Je dirais simplement que vous devriez recommander que quelqu'un élabore une stratégie pour la côte Est aussi.



Having said that, I agree with you entirely. The nature of the problem, in a sense, is national and may have certain geographical dimensions to it. You deal with some aspects of it nationally. The question of cabotage is national. The question of labour policy refers to all ports. Some of the solutions would probably have the same impact everywhere across the country. On the other hand, the idea of the Asia gateway and the railroads is a very particular system that needs to be dealt with, but more broadly than in just one port.

I made the joke with my group that, when I read the literature we were given at the start of the process, it sounded as though the gateway ended at Abbotsford. Nothing referred to anything after that. As I was from the Prairies, I saw my role as continuously reminding everyone that the gateway leads to something. Within government and most officials with whom we deal, they saw it as a port issue and not a systems issue beyond the port. Through our research, the three of us quickly realized it was a systems issue.

That was not the perspective I encountered when I became involved with this project. It would be a tremendous contribution if the Senate could address how to make this a systems issue.

**Senator Eyton:** I would like to talk about Prince Rupert. We had a fascinating visit there and I saw the port itself as a unique and special Canadian opportunity. We were told that the first phase of their current development cost approximately \$110 million. The second phase of the development to double their capacity would be in the order of \$700 million and a second berth further out would cost over \$1 billion. At the same time, the location of Prince Rupert seems to be ideal; the water conditions of the port and the weather that permits an all-year port seemed remarkable. As a business person, I thought this should be exploited. The difficulty is the amount of money that I cited is very large and beyond the government's budget and support.

Your report talks about privatization. Can you comment on how and to what extent privatization should go into funding the required infrastructure for Prince Rupert as a unique opportunity?

**Mr. DeFehr:** The question of privatization in our report refers more to operation of terminals in the system. We view the land and the port itself as a government trust. We were quite consistent in that.

I do not know all the regulations, but I understand the Canada Marine Act governs the ports in a way that they have limitations on borrowing capacity. If you travel the world, to places like Dubai, Singapore or Shanghai, their governments would clearly invest in advance. Many of you have been to China and know

Cela dit, je suis tout à fait d'accord avec vous. La nature du problème, dans un sens, est nationale, et il comporte certaines dimensions géographiques. On s'occupe de certains aspects du problème à l'échelle nationale. La question du cabotage est une question d'intérêt national. La question des politiques de travail touche tous les ports. Certaines des solutions possibles auraient probablement les mêmes répercussions partout au pays. Cependant, l'idée de la porte d'entrée de l'Asie et des lignes de chemin de fer est un système très particulier dont il faut s'occuper, mais dans une perspective plus générale que celle d'un seul port.

J'ai dit en blague aux gens de mon groupe que, lorsque j'ai lu la documentation qu'on nous a fournie au début du processus, on aurait dit que la porte d'entrée s'arrêtait à Abbotsford. Aucun des documents ne parlait d'un endroit au-delà de celui-là. Comme je viens des Prairies, j'ai pensé que mon rôle était de rappeler continuellement à tous que la porte d'entrée mène à quelque chose. Au gouvernement, comme la plupart des hauts fonctionnaires à qui nous avons affaire, on voit cette question comme une question liée au port, et non comme un problème lié au système et qui va au-delà du contexte du port. Lorsque nous nous sommes mis au travail, nous avons rapidement compris tous les trois que c'était un problème lié au système.

Ce n'est pas la perspective que j'ai vue lorsque j'ai commencé à m'attacher à ce problème. Le Sénat ferait une énorme contribution s'il trouvait le moyen de faire en sorte qu'on voie ce problème comme un problème lié au système.

**Le sénateur Eyton :** J'aimerais parler de Prince Rupert. Nous l'avons visité, et ça a été fascinant, et j'ai pensé que le port lui-même constituait une occasion unique et spéciale au Canada. On nous a dit que la première étape du projet en cours avait coûté environ 110 millions de dollars. La deuxième étape, qui fera doubler la capacité, coûtera environ 700 millions de dollars, et la construction d'un deuxième quai plus loin coûtera plus d'un milliard de dollars. En même temps, l'endroit semble idéal pour un port; l'état des eaux du port et les conditions météorologiques qui lui permettent d'être en activité toute l'année ont semblé remarquables. Comme homme d'affaires, j'ai pensé que c'était quelque chose à exploiter. Le problème, c'est que la somme dont j'ai parlé est très grosse et dépasse le budget du gouvernement et l'aide qu'il peut offrir.

Votre rapport parle de privatisation. Pouvez-vous nous dire comment et dans quelle mesure, selon vous, on devrait avoir recours à la privatisation pour financer l'infrastructure nécessaire en vue de saisir l'occasion unique qu'offre le port de Prince Rupert?

**M. DeFehr :** Lorsque nous parlons de privatisation dans notre rapport, c'est davantage en ce qui a trait à l'exploitation des terminaux du système. Nous voyons les terres et le port lui-même comme appartenant au gouvernement, en fiducie. Notre point de vue là-dessus est assez constant.

Je ne connais pas tous les règlements, mais je crois savoir que la Loi maritime du Canada régit les ports de telle façon que leur capacité d'emprunt est limitée. Si vous voyagez ailleurs dans le monde, vous allez constater qu'à des endroits comme Dubai, Singapour ou Shanghai, les gouvernements investissent à

they will build a bridge. You were talking about the rounding error in the port of Shanghai. In a sense, Canada is not prepared to go in advance of something to invest.

If we believe that the gateway can create an economic opportunity in Canada, something must go first. We felt that the investment in Prince Rupert is worthwhile, even if it is \$1 billion. The railroad capacity and the rest of the capacity are there. If the system works, the ships and traffic will come.

To put the \$1 billion in perspective, I believe the budget for fixing a few overpasses in Vancouver to allow the trucks to move between the ports is also approximately \$1 billion. In my view, that is not needed for the ports because the containers should get out of Vancouver as quickly as possible and not run around Vancouver. We are prepared to spend \$1 billion on building the overpasses. However, we should be spending it on getting the containers into the hinterland where they can be dealt with better.

If there is any place as a nation where we want to invest, invest in the upfront capacity where there may be a risk. The risk is low that it would not pay for itself. However, our current structure does not do that.

I do not know if privatization is the answer for the port itself. If the ports are well built and the system works, much of the port will be paid for through the operation of the terminals and it is not a high risk. That is where we should put our money.

**Senator Eyton:** You are suggesting that that should be government money, correct?

**Mr. DeFehr:** Yes, and government money that is paid for by the use of the port.

**Senator Eyton:** I have one other question. I am familiar with a mining company shipping metal concentrates from Australia to China and other Asian destinations. As a result of a variety of factors, including environmental concerns over exposure of the public to some of the concentrates, that company is moving from bulk shipment, which has been its practice until now, to container shipments of bulk supplies.

In Prince Rupert and other ports, it is clear that bulk shipping is treated differently than container shipment. I think there is a long-term trend wherein some of that bulk shipping will go into containers. Did you note that trend in your observations?

l'avance. Bon nombre d'entre vous êtes déjà allés en Chine, et vous savez que les Chinois vont construire un pont. Vous avez parlé de l'erreur d'arrondissement relativement au port de Shanghai. Dans un sens, le Canada n'est pas prêt à investir à l'avance.

Si nous croyons que la porte d'entrée peut créer une occasion à saisir pour le Canada sur le plan économique, il faut commencer par faire quelque chose. L'opinion que nous nous sommes faite, c'est qu'il vaut la peine d'investir à Prince Rupert, même si c'est un milliard de dollars. La capacité de transport ferroviaire et les autres capacités sont en place. Si le système fonctionne, les navires et les marchandises vont venir.

Pour mettre cette somme de un milliard de dollars en perspective, je crois que le budget de construction de quelques viaducs à Vancouver pour permettre aux camions de se déplacer entre les ports est également d'environ un milliard de dollars. À mon sens, ce n'est pas nécessaire pour les ports, parce que les conteneurs pourraient sortir de Vancouver le plus rapidement possible au lieu de faire le tour de la ville. Nous sommes prêts à consacrer un milliard de dollars à la construction de viaducs. Pourtant, nous devrions nous servir de cet argent pour faire en sorte que les conteneurs soient transportés dans l'arrière-pays, où on peut mieux s'en occuper.

S'il y a une chose dans laquelle nous devrions investir comme pays, c'est dans l'augmentation de la capacité à l'avance, ce qui peut représenter un certain risque. Le risque que cet investissement ne soit pas rentable est faible. Cependant, notre structure actuelle ne permet pas cela.

Je ne sais pas si la privatisation est la solution pour ce qui est du port lui-même. Si les ports sont bien construits et que le système fonctionne, les coûts sont en grande partie payés par l'exploitation des terminaux, et il n'y a pas beaucoup de risque à cet égard. C'est là-dedans que nous devrions investir notre argent.

**Le sénateur Eyton :** Vous laissez entendre que ce devrait être l'argent du gouvernement, n'est-ce pas?

**M. DeFehr :** Oui, l'argent du gouvernement qui vient de l'exploitation du port.

**Le sénateur Eyton :** J'ai une autre question. Je connais une société minière qui expédie des métaux concentrés de l'Australie vers la Chine et vers d'autres destinations en Asie. En raison de divers facteurs, notamment des préoccupations environnementales concernant l'exposition de la population à certains de ces métaux concentrés, l'entreprise est en train de passer du transport en vrac, ce qu'elle faisait jusqu'à maintenant, au transport par conteneur de fournitures en vrac.

À Prince Rupert et dans d'autres ports, il est clair qu'on traite le transport en vrac différemment du transport par conteneur. Je pense que la tendance à long terme est que ces marchandises en vrac vont être transportées dans des conteneurs. Avez-vous relevé cette tendance?



**Mr. DeFehr:** One of the reasons for the inland terminals is to make the containers more accessible. I will not go into detail, but the point is to make it easier for people to get to the rail lines and for the rail lines to handle that. A series of five or six inland terminals across the Prairies would do that.

I am from Manitoba. As you know, we have a diversified cropping pattern. The big grain companies will not be excited about containerization. They have a terminal in Prince Rupert and others in Vancouver that they want to keep busy. However, this also lets them control the freight because that is the only way you can get it out.

If you containerize it, many smaller users could also get onto the system. The person who can attach their name to 10 or 50 containers of organic wheat or specialized crops suddenly can get access to the system and ship higher-value goods. If you begin to flip the incentives a little to let the containers work for the grain industry, you would begin to ship more higher-value commodities. Instead of transporting a shipload of wheat that is all mixed together, many farmers who produce special crops can now ship 2, 10 or 100 containers and get the higher value.

With respect to the question regarding the First Nations that Senator Johnson asked, looking at the CN line across the northern Prairies, there are a lot of products such as hay. Approximately 100,000 containers of hay can go to Dubai and the Gulf Region. That is a product that does not have to be shipped on a time-sensitive basis. The same is true for wood chips. You can store it and load it during the slow season for container traffic — ship it during the Christmas week. There are products for which First Nations lands might be very suitable. They can access containers in the seasons when the demand is weakest since they are not as time sensitive.

If one began to explore what containers can be shipped, you can do more. The container shipped is 20 tons because that is the capacity of the road. There is another interesting thing about Australia. The Australians have figured out that certain containers have extra steel in them and can handle up to 36 tons. They are loading the containers at the rail yard and load 36 tons per container. They keep it on the rail lines and avoid the roads. When you go from 20 tons to 36 tons per container, you tilt the system in favour of bulk shipment.

I could give you more examples. However, as you go around the world, people are figuring things out. The more we shift to containers, the more we can increase the value of our products in access. We are told that where there are more loaded containers

**M. DeFehr :** L'un des buts des terminaux intérieurs, c'est de rendre les conteneurs plus accessibles. Je ne vais pas entrer dans le détail, mais l'idée, c'est de faciliter l'accès aux lignes de chemin de fer pour les gens et la manutention pour les sociétés ferroviaires. Une série de cinq ou six terminaux intérieurs dans les Prairies permettrait de le faire.

Je viens du Manitoba. Comme vous le savez, notre régime de cultures est diversifié. Les grandes entreprises céréalières ne vont pas être très intéressées par la conteneurisation. Elles ont un terminal à Prince Rupert et d'autres à Vancouver qu'elles veulent maintenir en activité. Cependant, cette situation leur permet d'avoir l'emprise sur le transport, parce que c'est le seul moyen d'expédier les produits.

Si on commence à faire du transport par conteneur, beaucoup de petits usagers vont pouvoir utiliser le système. La personne qui est en mesure de remplir dix ou 50 conteneurs de blé biologique ou de produits agricoles spéciaux devient tout à coup en mesure d'accéder au système et d'expédier des produits de plus grande valeur. Si on joue un peu avec les mesures d'incitation pour faire en sorte que les conteneurs soient une bonne idée pour l'industrie céréalière, les gens vont pouvoir expédier davantage les produits de plus grande valeur. Plutôt que d'envoyer leur blé mélangé avec celui des autres, beaucoup d'agriculteurs qui cultivent des produits spéciaux pourraient expédier deux, dix ou 100 conteneurs et obtenir un meilleur prix.

En ce qui concerne la question au sujet des Premières nations que le sénateur Johnson a posée, si nous jetons un coup d'œil du côté de la ligne du CN qui traverse le nord des Prairies, elle transporte beaucoup de produits comme du foin. Environ 100 000 conteneurs de foin partent à destination de Dubai et de la région du Golfe. Il ne s'agit pas d'un produit qu'il faut expédier dans un délai précis. C'est la même chose pour ce qui est des copeaux de bois. On ne peut stocker ces produits et les expédier pendant la saison morte du trafic conteneurisé — les envoyer pendant la semaine de Noël. Il y a des produits pour lesquels les terres des Premières nations seraient très bien adaptées. On peut là-bas accéder aux conteneurs pendant les saisons où la demande est la plus faible, puisque les produits ne sont pas périssables.

Si on commence à examiner quels conteneurs il est possible d'expédier, on se rend compte que d'autres choses sont possibles. Les conteneurs qu'on utilise contiennent 20 tonnes de marchandises, parce que c'est la capacité de la route. Voilà une autre chose intéressante au sujet de l'Australie. Les Australiens ont découvert que certains conteneurs sont fabriqués avec plus d'acier et peuvent contenir jusqu'à 36 tonnes de marchandises. Ils chargent les conteneurs dans une cour de triage et placent 36 tonnes de marchandises dans chacun des conteneurs. Ils les transportent par train exclusivement, en évitant les routes. En passant 20 à 36 tonnes par conteneur, on fait en sorte que le système favorise l'expédition en vrac.

Je pourrais vous donner d'autres exemples. Ce que je vous dirais, cependant, c'est que les gens trouvent des solutions ailleurs dans le monde. Plus le transport par conteneur va prendre de l'importance, plus nous allons pouvoir accroître la valeur des

going out, shippers will send their ships to those ports because they will get extra revenue. The ability to load containers going out should be an important consideration. We always consider containers coming in because it is important. I would say there is even more economic opportunity in containers going out.

**The Deputy Chair:** Mr. DeFehr, the time has gone quickly because your presentation has been so interesting and informative. In particular, I found your comments about the systems issues, such as why people do not want to come to Canadian ports, issues of the reliability of Canadian ports, very important to our committee. Thank you for highlighting that in the manner you did.

In this next session, we are honoured to have Loblaw Companies Limited make a presentation to us. With us, we have Mr. Robert Wiebe, Senior Vice President, Transportation, and Mr. Dan Parkes, Vice President, International Transport and Logistics.

Please proceed with your presentation, following which we will ask you questions. Welcome, both of you. You now have the floor.

**Robert Wiebe, Senior Vice President, Transportation, Loblaw Companies Limited:** We want to thank you for the chance to present to you today. We look for your feedback once we have concluded the presentation.

Most people are aware of Loblaw Companies Limited. However, if you are not, I hope this will help you understand who we are and the extent to which we use both Canada's ports and the rail system.

We are the largest private employer in Canada. We have 137,000 teammates across the country. We continue to maintain dominant market position in each region, whether that be Atlantic Canada, Quebec, Ontario or Western Canada. From a grocery perspective, we are the dominant player.

Historically, we are a region-intense business. That will become clear later when we talk about transportation and the infrastructure. We are Provigo in Quebec, Atlantic Wholesalers in the Atlantic and Loblaws in Ontario. In Western Canada, we are Westfair Foods Ltd. and Kelly, Douglas & Company, Limited. The structures within our company have grown up as a result of the regional nature of our business and the acquisitions that have led us to where we are today.

Obviously, one of the big pressures that we are facing today is from a large American retailer that has come in. They do make a good use of logistics and transportation and they truly understand how important this is to their business model.

produits que nous expédions grâce à un accès plus facile. On nous a dit que les armateurs envoient leurs navires dans les ports où il y a davantage de conteneurs pleins qui doivent partir, parce que cela leur permet d'accroître leur revenu. La possibilité de charger les conteneurs qui repartent devrait être une considération importante. Nous pensons toujours aux conteneurs qui arrivent, parce que c'est important. Je dirais que les conteneurs qui repartent offrent encore plus de possibilités sur le plan économique.

**Le vice-président :** Monsieur DeFehr, le temps a passé vite parce que votre exposé a été très intéressant et éclairant. J'ai trouvé particulièrement pertinent, par rapport aux travaux du comité, vos observations sur les problèmes liés au système, notamment les raisons qui font que les gens ne veulent pas se rendre dans les ports canadiens et les questions liées à la fiabilité des ports du Canada. Merci d'avoir mis ces éléments en lumière comme vous l'avez fait.

Pour la prochaine séance, nous avons l'honneur de recevoir des représentants des Compagnies Loblaw limitée, qui vont nous présenter un exposé. Nous recevons M. Robert Wiebe, vice-président principal, Transports, et M. Dan Parkes, vice-président, Transport international et logistique.

Je vous prie de faire votre exposé, après quoi nous allons vous poser des questions. Bienvenue à vous deux. Vous avez la parole.

**Robert Wiebe, vice-président principal, Transports, Compagnies Loblaw limitée :** Merci de nous offrir l'occasion de vous présenter un exposé aujourd'hui. Nous avons hâte d'entendre les commentaires que vous aurez à faire après notre exposé.

La plupart des gens connaissent Compagnies Loblaw limitée. Cependant, si ce n'est pas votre cas, j'espère que l'exposé va vous aider à comprendre qui nous sommes et la mesure dans laquelle nous avons recours aux ports et au réseau ferroviaire du Canada.

Nous sommes le plus gros employeur privé du pays. Notre équipe compte 137 000 membres dans l'ensemble du Canada. Nous continuons de dominer le marché dans chacune des régions, c'est-à-dire dans la région de l'Atlantique, celle du Québec, celle de l'Ontario et celle de l'Ouest. Nous sommes le supermarché le plus important.

Nous avons toujours été une entreprise axée sur les régions. Cela va ressortir clairement tout à l'heure lorsque nous allons parler des transports et de l'infrastructure. Nous sommes Provigo au Québec, Atlantic Wholesalers dans l'Atlantique et Loblaws en Ontario. Dans l'Ouest, nous sommes Westfair Foods Ltd. et Kelly, Douglas & Company, Limited. Les organisations qui font partie de notre entreprise ont pris de l'expansion en raison du caractère régional de celle-ci ainsi que des acquisitions qui nous ont menés là où nous sommes rendus aujourd'hui.

Évidemment, l'une des pressions importantes que nous subissons aujourd'hui vient d'un gros détaillant américain qui a fait son entrée sur le marché. Cette entreprise utilise bien la logistique et les transports, et ses dirigeants comprennent bien l'importance de ces éléments par rapport à leur modèle d'affaires.



**The Deputy Chair:** We are trying to get them before this committee to talk about that.

**Mr. Wiebe:** Good luck to you. I am not a fan.

I am sure some of you are invested in Loblaw or have read *The Globe and Mail* over the last two years. We have certainly had our issues. One of our major issues is that of supply chain. I will take you through a little bit of it later in the presentation. Regardless, it is timely that you are considering this. Loblaw's issues regarding our shelf-age availability for our consumers and our supply chain issues are really a direct result of a lack of funding and a lack of focus over a period of years on our supply chain and transport infrastructure.

I will give you the scope of our transport operations. We are the second-largest private fleet in Canada. We run 700 tractors and have 1,100 drivers. We have about four times that if we include our third-party relationships with people like Armour Transportation Systems in Atlantic Canada, Calac Trucking Ltd. in Saskatchewan, people in B.C. and primarily Canada Cartage in Ontario.

We made a strategic decision to move away, in some cases, from having our own drivers and our own tractors. We contracted a lot of that work out. We currently control about 60 per cent of our inbound freight. That 60 per cent of the inbound freight comes from India, China, California, Florida, Mexico and anywhere across Canada. We move freight about 800 million kilometres a year.

We have also got an ongoing factory gate pricing project. It is part of our supply chain 2010 strategy whereby we will assume freight at our vendors' docks, bring that freight into our distribution facilities and leverage our transport know-how and transport dollar-spend to bring down our costs. Obviously, by virtue of that, we hope to bring up our competitors' costs.

Our annual freight cost is about \$824 million. With the factory gate initiative, that will rise to \$1.1 billion by 2009.

We are one of CPR's largest domestic intermodal customers. We run approximately 40,000 loads annually between the West and East with them. We are a heavy user of the rail infrastructure and, as you will see, we are also the fourth-largest direct importer through the Port of Vancouver. Therefore, we are also a heavy user of the port infrastructure as well.

Mr. Parkes will take us through the TEUs.

**Le vice-président :** Nous essayons de les convaincre de comparaître devant le comité pour parler de cela.

**M. Wiebe :** Bonne chance. Je n'aime pas beaucoup cette entreprise.

Je suis sûr que certains d'entre vous avez investi dans Loblaw ou encore lu le *Globe and Mail* au cours des deux dernières années. Il est clair que nous avons eu notre lot de problèmes. L'un des plus importants auxquels nous avons été confrontés, c'est celui de la chaîne d'approvisionnement. Je vais vous en parler un peu plus en détail tout à l'heure. D'une manière ou d'une autre, ça tombe bien que vous vous penchiez là-dessus en ce moment. Les problèmes qu'a connus Loblaw au chapitre de la présence de nos produits sur les tablettes et de la chaîne d'approvisionnement découlent en fait directement d'un manque de financement et d'orientation qui a duré pendant un certain nombre d'années au sein de notre infrastructure d'approvisionnement et de transport.

Je vais vous donner une idée de nos activités de transport. Nous possédons le deuxième parc en importance au Canada. Nous avons 700 remorques et 1 100 chauffeurs. Les chiffres sont probablement quatre fois plus gros si nous comptons nos liens avec des tiers comme Armour Transportation Systems dans la région de l'Atlantique, Calac Trucking Ltd. en Saskatchewan, des gens en Colombie-Britannique et surtout Canada Cartage en Ontario.

Nous avons pris la décision stratégique de ne pas utiliser nos propres chauffeurs et nos propres remorques dans certains cas. Nous avons donné à contrat une bonne partie de ce travail. En ce moment, nous transportons environ 60 p. 100 des marchandises que nous importons. Il s'agit de la marchandise qui vient de l'Inde, de la Chine, de la Californie, de la Floride, du Mexique et de n'importe où au Canada. Nous transportons de la marchandise sur environ 800 millions de kilomètres par année.

Nous avons également un projet en cours d'établissement des prix à la porte de l'usine. Ce projet fait partie de notre stratégie sur la chaîne d'approvisionnement pour 2010, dans le cadre de laquelle nous allons prendre possession de la marchandise sur les quais de nos fournisseurs, la transporter dans nos centres de distribution et tirer parti de notre savoir-faire en matière de transport et de l'argent que nous avons investi dans ce domaine pour faire diminuer nos frais. Évidemment, nous espérons ainsi faire augmenter ceux de nos concurrents.

Nos frais de transport annuels totalisent environ 824 millions de dollars. Après la mise sur pied de l'initiative d'établissement des prix à la porte des usines, ils vont passer à 1,1 milliard de dollars en 2009.

Nous sommes l'un des plus gros clients du CP, pour ce qui est du transport intermodal au pays. Nous faisons transporter environ 40 000 chargements sur l'axe ouest-est par cette société. Nous sommes un usager important de l'infrastructure ferroviaire, et, comme vous allez le voir, nous venons aussi au quatrième rang des importateurs directs dans le port de Vancouver. Nous sommes donc un usager important de l'infrastructure portuaire aussi.

M. Parkes va vous parler en détail des EVP.

**Dan Parkes, Vice President, International Transport and Logistics, Loblaw Companies Limited:** Over the past few years, we have tracked the TEUs, 20-foot-equivalent units, we bring into the country. They are coming primarily from Asia. Between 2002 and 2006, we saw a steady rise in our volume coming through the Port of Vancouver. In 2007, as you can see, our food wallet continued to grow. Our GM fell off somewhat. That was a strategic initiative within our organization to get away from a lot of the seasonal items. Because of some infrastructure and supply chain issues in getting it to the market in a timely fashion, we would have issues with product sitting in our warehouses. Again, it is a summer program, but by the time we get it through the port, the rail system, the avalanches and so forth, we cannot sell it during that season. We have made that strategic change.

Our GM initiatives going forward up through 2010 will be centralized around our new apparel program. We will be tripling our volume there, so we will start to see a steady rise in our GM volume. With the issues we have at the terminals and with the railway, it is a great concern to us now, knowing that we are putting a lot of financial burden on our organization by trying to triple the size of our new apparel program.

We will see a considerable increase in our GM volume over the next three years. A big concern for us moving forward is to ensure that moving through the port is seamless, onto the railways and into our networks.

**Mr. Wiebe:** The next slide is our supply chain 2010 initiative, and that has been announced to the market through our investors' calls and also at our annual meeting.

I could take you through each line, but I will generalize it in this fashion. We understand that we need to have much better shelf-edge availability for our consumers. In order to get there, we have to take ourselves, as a supply chain within Loblaw, to a flow environment versus a transport-it-and-store-it-in-a-big-warehouse environment.

Today, we are probably the largest private-warehouse operator in Canada. We operate over 7 million square feet of warehouse facilities across the country; however, that will not cut it in the future. One of the reasons we look forward to speaking with this

**Dan Parkes, vice-président, Transport international et logistique, Compagnie Loblaw limitée :** Au cours des dernières années, nous avons suivi les EVP ou équivalents 20 pieds que nous faisons venir au pays. Ceux-ci viennent surtout de l'Asie. Entre 2002 et 2006, nous avons assisté à une augmentation régulière du volume de nos EVP qui passent par le port de Vancouver. En 2007, comme vous pouvez le voir, notre portefeuille de l'alimentation a continué de croître. Nous avons connu une petite baisse du côté des articles d'usage courant. Il y a eu une initiative stratégique au sein de notre organisation dont le but était de nous débarrasser de beaucoup d'articles saisonniers. À cause de problèmes liés à l'infrastructure et à la chaîne d'approvisionnement qui faisaient que nous avions de la difficulté à mettre les produits en question sur le marché en temps opportun, nous avions des produits qui restaient longtemps dans nos entrepôts. Encore une fois, c'est un programme d'été, mais compte tenu du temps qu'il fallait pour faire passer les marchandises par le port, par le réseau ferroviaire, avec les avalanches et autres choses du genre, nous n'arrivions pas à vendre nos produits pendant l'été. Nous avons donc changé de stratégie.

Nos initiatives concernant les articles d'usage courant qui seront en vigueur jusqu'à 2010 tourneront autour de notre nouveau programme sur les vêtements. Nous allons tripler notre volume de ventes dans ce domaine, ce qui fait que nous allons commencer à voir notre volume de ventes d'articles d'usage courant augmenter de façon régulière. Vu les problèmes que nous connaissons aux terminaux et dans le réseau ferroviaire, cela nous préoccupe beaucoup en ce moment, puisque nous savons que nous plaçons un fardeau financier important sur notre organisation en essayant de tripler la taille de notre nouveau programme relatif aux vêtements.

Nous allons assister à une augmentation importante de notre volume de ventes d'articles d'usage courant au cours des trois prochaines années. L'une de nos préoccupations importantes, pour l'avenir, c'est de nous assurer que les marchandises passent facilement par le port, par le réseau ferroviaire et par nos réseaux.

**M. Wiebe :** La prochaine diapo porte sur notre initiative concernant la chaîne d'approvisionnement pour 2010, et cette initiative a fait l'objet d'une annonce au marché lorsque nous avons appelé nos investisseurs et aussi à l'occasion de notre assemblée générale annuelle.

Je vais vous expliquer chacune des lignes, mais je vais généraliser des choses comme suit. Nous savons que nous devons assurer une présence beaucoup plus constante de nos produits sur les tablettes pour nos clients. Pour le faire, nous devons transformer la chaîne d'approvisionnement au sein de Loblaw en milieu dynamique, plutôt que de continuer à transporter les marchandises pour les stocker dans un grand entrepôt.

À l'heure actuelle, nous sommes probablement le plus gros exploitant d'entrepôt privé au Canada. Nous exploitons des entrepôts dont la surface totalise plus de sept millions de pieds carrés au pays, et cela ne va pas suffire dans l'avenir. L'une des



committee is that, as we enter into a flow environment, having product on time at the dock when it is required will be of paramount importance to us.

I will take you through our transport planning structure in a moment. The key is that everything we have gone through — avalanches, derailments, port congestion issues and those kinds of things — leads us away from our supply chain 2010 program, which is flow. In order to have flow, you must have reliability in the transport infrastructure. Transport is the backbone for our entire supply chain 2010 program, which leads us to our keen interest in this committee.

I did not take you through present state because we are moving toward our future state, which is the geography-based planning from a transport perspective. Today, we have 29 transport hubs or transport planning centres in virtually every distribution facility in Canada. Obviously, they are very efficient at managing their own transport but not very good at stepping back and looking at the Loblaw network from an integrated perspective.

We are going to move to geography-based planning. Atlantic Canada would be planned in one bucket, Quebec would be planned in one bucket, Western Canada would be planned in one bucket and Ontario would be planned in a bucket. Obviously, given our intermodal nature and the national nature of some of our freight, those moves would be planned together as well.

The next slide, from the distribution facilities to the stores to the vendors and back, is meant to show you how time critical this will be. Whether we are shipping from Vancouver to our stores in Saskatoon, or from Saskatoon back into Alberta and Alberta back into British Columbia, the flow environment we will operate in, along with the regional nature of the plan, will require us to have a high degree of reliability from a transport perspective. That will put a lot of pressure on our ports and a fair bit of pressure on the rail system as well.

Some major issues we face from a rail perspective are derailments and avalanches. We faced 12 derailments and avalanches, resulting in an average delay of 2.3 days over approximately 18 weeks. That effectively means that three weeks out of four, we had a delay anywhere from 24 hours to 72 hours into our distribution facilities.

I would take you through our inventory numbers, but what it really means is that we have to begin operating in a just-in-case world, which is bring more product in than is required just in case there is an avalanche or a derailment that the trains cannot get

raisons pour lesquelles nous avons hâte de discuter avec les membres du comité, c'est que, au fur et à mesure que nous allons transformer notre chaîne d'approvisionnement en milieu dynamique, le fait que les produits arrivent à temps aux quais sera d'une importance capitale pour nous.

Je vais vous décrire notre structure de planification des transports dans un instant. La chose la plus importante, c'est que tout ce que nous avons subi — les avalanches, les déraillements, les problèmes de congestion dans les ports et autres choses du genre — nous a éloignés de l'objectif de notre programme de la chaîne d'approvisionnement pour 2010, qui est d'établir un milieu dynamique. Pour que l'approvisionnement soit dynamique, il faut pouvoir compter sur une infrastructure de transport. Les transports sont le fondement de tout notre programme relatif à la chaîne d'approvisionnement, ce qui nous amène au grand intérêt que nous portons aux travaux du comité.

Je ne vous ai pas expliqué notre situation actuelle, parce que nous sommes en train de progresser vers notre situation future, qui sera celle d'une planification géographique des transports. À l'heure actuelle, nous avons 29 centres de planification des transports, c'est-à-dire pratiquement un dans chacun des centres de distribution du Canada. Évidemment, ces centres sont très efficaces lorsqu'il s'agit de la gestion de leur transport, mais ils ne sont pas très bons pour prendre du recul et envisager le réseau de Loblaw dans l'ensemble.

Nous allons adopter une planification géographique. La planification va se faire dans un compartiment pour la région de l'Atlantique, un pour le Québec, un pour l'Ouest et un pour l'Ontario. Évidemment, comme nous avons recours au transport intermodal et qu'une certaine partie de notre marchandise est transportée à l'échelle nationale, ces transports seront également planifiés ensemble.

La diapo suivante, qui montre le trajet des centres de distribution dans les magasins, puis vers les fournisseurs et de retour aux centres de distribution, est là pour vous montrer à quel point cela devra bien se dérouler dans le temps. Que nous expédions les marchandises de Vancouver vers nos magasins de Saskatoon ou de Saskatoon vers l'Alberta, puis de l'Alberta vers la Colombie-Britannique, le milieu dynamique dans lequel nous allons effectuer nos activités, ainsi que la nature régionale du plan, feront que nous devons nous fier dans une large mesure au réseau des transports. Cela va mettre beaucoup de pression sur nos ports et pas mal de pression aussi sur le réseau ferroviaire.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, deux problèmes importants auxquels nous faisons face, ce sont les déraillements et les avalanches. Nous avons été victimes de 12 déraillements et avalanches, qui ont donné lieu à un retard de 2,3 jours en moyenne, sur une période d'environ 18 semaines. Cela signifie que trois semaines sur quatre, il y a un retard de 24 à 72 heures aux centres de distribution.

Je pourrais vous présenter les chiffres concernant les stocks, mais ce que cela veut vraiment dire, c'est que nous devons nous adapter au monde au cas où, c'est-à-dire faire venir davantage de produits que dont nous avons besoin au cas où il y aurait une

around. For us, every day of extra inventory that we hold costs us \$50 million. That is the hit we will take by increasing our inventory.

I am sure this committee is well aware of the BCMEA/ILWU negotiations and their successful outcome, thankfully. However, as Loblaw companies, it forced us to look at U.S. port and rail options because we have a disproportionate reliance on the Port of Vancouver for our imports. We use Halifax a fair bit, Senator Mercer, but not to the extent we would like. I am sure we will get into that in the question and answer side of it.

**The Deputy Chair:** What do you mean by “due to space allotments”? What does that mean?

**Mr. Wiebe:** We would love to use the Port of Halifax more — and I noted your keen interest in that with Mr. DeFehr. We want to use more of our allotment into Halifax, but right now we cannot get shipping lines to call Halifax. They will stop their ships in New Jersey and New York and will not carry on to Halifax, primarily due to the economics. We have approached the shipping lines and guaranteed them slots on the ships — we will fill those slots each week — yet we still cannot get the lines to call the Port of Halifax with another ship.

It may end up that Canadian Tire, Loblaw and potentially Wal-Mart, although they tend to use the U.S. ports a fair bit more, may have to create some sort of Canadian retail consortium to fill a ship each week. We have not done that yet. We did not think we would have to if we were willing to commit a certain number of containers. I certainly know Canadian Tire has gone through the same thing, as has The Bay. We thought that if you were willing to commit a certain number of slots to those ships that would be enough incentive to bring another ship into the Port of Halifax, but we have not been successful to date.

**The Deputy Chair:** Canadian Tire told us they are bringing 5,000 containers a year into Halifax, and they would like to immediately increase it to 10,000. The desire is there to do it.

**Mr. Wiebe:** Yes; every Canadian retailer is interested in using the Port of Halifax. I have said it before, but we have a disproportionate reliance on Vancouver. If there is a problem in Vancouver, we face it. We have been through the truckers' strike. Mr. Parkes was on the lines getting our containers through when the truckers went on strike.

We got the ILWU, which was concluded successfully, but there are many other issues out there. For example, the rail labour disruptions, when the maintenance of way workers were on strike,

avalanche ou un déraillement et que les trains ne pourraient faire le tour. Conserver des stocks supplémentaires nous coûte 50 millions de dollars par jour. C'est la perte que nous allons subir en augmentant nos stocks.

Je suis sûr que les membres du comité ont suivi les négociations de la BCMEA et du ILWU, qui ont connu un dénouement positif, Dieu merci. Cependant, ces négociations ont forcé Loblaw à se tourner vers les ports et les sociétés ferroviaires américaines, parce que nous dépendons trop du port de Vancouver pour ce qui est de nos importations. Nous faisons passer pas mal de marchandises par le port de Halifax, sénateur Mercer, mais pas autant que nous le souhaiterions. Je suis sûr que nous allons aborder ce sujet au cours de la période de questions.

**Le vice-président :** Que voulez-vous dire par « en raison de l'espace alloué »? Qu'est-ce que ça veut dire?

**M. Wiebe :** Nous aimerions beaucoup utiliser davantage le port de Halifax — et j'ai signalé à M. DeFehr que cela nous intéresse beaucoup. Nous voulons utiliser davantage l'espace qui nous est alloué à Halifax, mais, à l'heure actuelle, nous n'arrivons pas à faire en sorte que les navires fassent escale à Halifax. Les navires font escale au New Jersey et à New York, mais ils ne se rendent pas jusqu'à Halifax, surtout pour des motifs économiques. Nous avons discuté avec les transporteurs maritimes et leur avons garanti que nous utiliserions tant d'espace par semaine sur leur bateau. Malgré cela, nous n'arrivons pas à les convaincre de faire escale au port de Halifax avec un autre navire.

Au bout du compte, Canadian Tire, Loblaw et peut-être Wal-Mart — quoique cette entreprise a tendance à utiliser beaucoup plus les ports américains — pourraient devoir créer une sorte de consortium des détaillants canadiens pour remplir un navire chaque semaine. Nous ne l'avons pas encore fait. Nous ne pensions pas avoir à le faire si nous étions prêts à nous engager à utiliser un certain nombre de conteneurs. Je sais que Canadian Tire est passé par là, tout comme La Baie. Nous pensons que si nous nous engageons à utiliser un certain nombre de conteneurs, ce serait suffisant pour inciter les transporteurs maritimes à envoyer un autre navire dans le port de Halifax, mais nous n'avons pas réussi à les convaincre jusqu'à maintenant.

**Le vice-président :** Les représentants de Canadian Tire nous ont dit qu'ils font transporter 5 000 conteneurs par année à Halifax, et qu'ils aimeraient faire passer ce chiffre à 10 000 dans l'immédiat. Le désir de faire cela est exprimé.

**M. Wiebe :** Oui, tous les détaillants canadiens aimeraient utiliser le port de Halifax. Je l'ai déjà dit, mais nous comptons trop sur le port de Vancouver. S'il y a un problème là-bas, cela nous touche directement. Nous avons vécu la grève des camionneurs. M. Parkes était sur place et travaillait à l'acheminement de nos conteneurs lorsque les camionneurs étaient en grève.

Il y a eu les négociations de l'ILWU, qui se sont bien terminées, mais il y a beaucoup d'autres problèmes qui surviennent. Les arrêts de travail qui ont eu lieu, par exemple, lorsque les employés



affected international containers through the Port of Vancouver. It seems there is such a reliance on that port. One glitch, one tick, one problem and we face it all the way through our supply chain.

**The Deputy Chair:** Please continue.

**Mr. Wiebe:** Truthfully, we are not confident the Canadian port or the rail infrastructure will be robust enough to handle our predicted growth as a company. We are looking at a 12 per cent increase through the port annually and about a 14 per cent increase over the rail lines. Some of that is due to our factory gate pricing initiative, but a lot of it is due to the fact that we are sourcing more products offshore. As Mr. Parkes mentioned earlier, apparel is becoming an ever-larger piece of our business.

We put down some suggestions. I am not presumptuous enough to think these are brilliant suggestions. I am sure you have heard this from many people.

We feel there has to be an economic incentive for railways to double track or put more double track within their infrastructure. This reduces delays when derailments occur. From a transport perspective, we operate in one of the most difficult environments in the world, so we understand that these can happen. It is a question of what to do when they happen. You need to ensure that you have the appropriate infrastructure so trains can skirt the derailment to minimize the delays. Going back to my inventory numbers, if we have to plan for a three-day delay every winter, then we will to increase our inventory in our warehouses. Across our patch, that amounts to \$150 million, which is a significant hit to our cash flow.

I talked about a potential public-private partnership to increase spending on the rail infrastructure. We have derailment pinch points, such as in Northern Ontario and the Rocky Mountains. As well, the Rockies are avalanche-prone. We are a primary customer of the Canadian Pacific Railway and, although we have had a pretty good winter, CN has been hit hard by derailments. We feel the repercussion of that in our distribution centres and no-shows because many of our suppliers ship to us via CN rail. In terms of shelf availability in our stores, that becomes an ever-growing problem for us.

Wal-Mart has a plan for the just-in-case scenario. They have a 1 million square foot facility on an 80-acre lot, which effectively means that they have a trailer parking lot, which we call the bone

de l'entretien de la voie ferrée ont fait la grève, ont affecté l'acheminement des conteneurs internationaux dans le port de Vancouver. Il semble qu'on dépend tellement de ce port. Il suffit d'un petit problème pour qu'il y ait des répercussions tout le long de notre chaîne d'approvisionnement.

**Le vice-président :** Continuez, je vous prie.

**M. Wiebe :** Sincèrement, nous ne sommes pas convaincus que l'infrastructure des ports et du transport ferroviaire du Canada va être suffisamment solide pour soutenir la croissance prévue de notre entreprise. Nous envisageons une augmentation de 12 p. 100 de la quantité de marchandises qui va passer par le port chaque année et une augmentation d'environ 14 p. 100 du côté des lignes de chemin de fer. Cette augmentation est attribuable en partie à notre initiative d'établissement des prix à la porte de l'usine, mais aussi en grande partie au fait que nous faisons fabriquer davantage de produits à l'étranger. Comme M. Parkes l'a mentionné tout à l'heure, la vente de vêtements est en train de devenir une part de plus en plus importante de nos activités.

Nous avons couché quelques suggestions sur papier. Je n'ai pas la prétention de penser que ce sont des suggestions brillantes. Je suis sûr que vous avez entendu beaucoup de gens dire ce que je vais dire.

Nous sommes d'avis qu'il faut mettre en place des mesures d'incitation économique pour que les sociétés ferroviaires doublent leurs voies ferrées ou construisent davantage de voies doubles au sein de l'infrastructure. Cela permet de réduire les retards lorsqu'il y a des déraillements. Du point de vue des transports, nous nous trouvons dans l'un des environnements les plus difficiles du monde, alors nous comprenons que ce genre de chose peut se produire. La question, c'est de savoir quoi faire lorsque ces choses se produisent. Il faut s'assurer de mettre en place une infrastructure appropriée, de façon que le train puisse contourner le lieu du déraillement, ce qui permet de réduire au minimum les retards. Pour en revenir à mes chiffres relatifs aux stocks, si nous devons prévoir un retard de trois jours chaque hiver, alors nous allons stocker davantage de produits dans nos entrepôts. Pour nous, cela représente 150 millions de dollars, et c'est une perte de liquidités importante.

J'ai parlé d'un éventuel partenariat public-privé qui aurait pour but de favoriser les investissements dans l'infrastructure ferroviaire. Il y a des endroits où les déraillements se produisent plus souvent qu'ailleurs, par exemple dans le nord de l'Ontario et dans les Rocheuses. Il y a également beaucoup d'avalanches dans les Rocheuses. Nous sommes un important client du CP, et, même si l'hiver a été assez clément, le CN a subi un coup dur pour ce qui est des déraillements. Les répercussions de cela se font sentir dans nos centres de distribution, et il y a de la marchandise qui ne parvient pas jusqu'à nous parce que beaucoup de nos fournisseurs passent par le CN. C'est un problème de plus en plus important par rapport à la présence de nos produits sur les tablettes de nos magasins.

Wal-Mart a un plan pour le scénario du au cas où. L'entreprise possède des installations de 1 million de pieds carrés sur un terrain de 80 acres, ce qui signifie qu'elle a un stationnement pour les

yard, full of stock waiting to come into the distribution facility and go out to the stores. It is not that we do not want to operate in that environment but rather that we will not operate in that environment because it causes a too-heavy load on the inventory position for Loblaw Companies Limited.

There is potential for a tax incentive for shipping product by rail versus by road. Certainly, because of our heavy use of rail infrastructure, we think we reduce the wear and tear on the roads more than many retailers do.

**The Deputy Chair:** You have the second-largest truck fleet in Canada, so you must be shipping something by the highways.

**Mr. Wiebe:** Yes. Those fleets are primarily in regions where we cannot use the rail. Our transport infrastructure or network is very large and brings product to our distribution facilities, which is primarily by rail or sea. Once we leave the distribution facility, the store-direct deliveries are by road. We deliver from our distribution facility in Cambridge, Ontario, for example, to the Superstore on Winston Churchill in Toronto. You could not get there by rail. You are right in saying that we are a user of heavy trucks — and we pay our share in terms of the fuel and road taxes.

On the potential incentives for enticing the shipping lines to call the Port of Halifax, I cannot stress enough our reliance on the Port of Vancouver. I do not have anything against the Port of Vancouver, but we have an asset in Halifax, which, as a retailer, we would love to use more. We cannot seem to garner the interest to get another line in. If we could increase direct sailings through the Suez Canal versus the Panama Canal, because the economics are better with deepwater vessels versus shallow vessels, it would be beneficial.

I have a bit of a bone to pick with the use of biodiesel fuel. This is less related to transport infrastructure, but when I knew I was coming before this august group, I thought I would put it on the table. Of our entire fleet, 51 per cent run on biodiesel. Other retailers tout that they are environmentally friendly. We operate with biodiesel and pay a 7-cent-per-litre premium to do so in some areas, such as Quebec City. In Ontario, the premium is about 4 cents per litre. There is little to offset that extra cost, but we will continue to do what is right for the environment. However, it would be nice if there were some sort of economic incentive to get other shippers and retailers to do in kind.

remorques, que nous appelons le cimetière, plein de marchandises en attente d'être livrées au centre de distribution et ensuite aux magasins. Ce n'est pas que nous ne voulons pas effectuer nos activités dans ce genre d'environnement; c'est plutôt que nous ne pouvons pas le faire parce que cela place un fardeau trop important sur les stocks pour Compagnies Loblaw limitée.

Il pourrait y avoir une mesure d'incitation fiscale qui favoriserait l'expédition des marchandises par train plutôt que par camion. Assurément, comme nous utilisons beaucoup l'infrastructure ferroviaire, nous pensons que nous contribuons davantage que beaucoup de détaillants à la réduction de l'usure des routes.

**Le vice-président :** Vous possédez le deuxième parc de camions en importance au Canada, alors vous devez bien expédier des marchandises par les routes.

**M. Wiebe :** Oui. Ces parcs de camions se trouvent surtout dans des régions où nous ne pouvons pas utiliser le transport ferroviaire. Notre infrastructure ou notre réseau de transport est de très grande taille, et nous l'utilisons pour acheminer nos produits vers nos centres de distribution, surtout par train et par bateau. Les produits partent des centres de distribution pour être livrés directement aux magasins par camion. Nous assurons, par exemple, la livraison des marchandises au Superstore situé sur Winston Churchill, à Toronto, à partir de notre centre de distribution de Cambridge, en Ontario. Impossible d'envoyer des marchandises là par train. Vous avez raison de dire que nous utilisons des poids lourds — et nous payons notre part en ce qui concerne les taxes relatives à l'essence et aux routes.

En ce qui concerne les mesures qui pourraient être adoptées pour inciter les transporteurs maritimes à faire escale dans le port de Halifax, je ne peux insister assez sur le fait que nous dépendons du port de Vancouver. Je n'ai rien contre ce port, mais il y a une infrastructure à Halifax que nous, comme détaillants, aimerions bien utiliser davantage. Il semble que nous ne soyons pas en mesure de susciter suffisamment d'intérêt pour qu'un autre transporteur fasse escale à Halifax. Ce serait intéressant si nous pouvions faire augmenter le nombre de navires qui passent directement par le canal de Suez, plutôt que par le canal de Panama, puisque, sur le plan économique, il est plus avantageux de faire venir les plus gros navires, ceux qui accostent dans des ports en eaux profondes, que les autres.

J'ai une petite critique à faire en ce qui concerne l'utilisation du biodiesel. Je m'éloigne un peu de la question de l'infrastructure des transports, mais lorsque j'ai su que j'allais comparaître devant votre auguste groupe, j'ai pensé aborder le sujet. Au total, 51 p. 100 de notre parc utilisent du biodiesel. D'autres détaillants se targuent d'avoir des pratiques écologiques. Nous utilisons du biodiesel, et nous payons sept cents de plus le litre de carburant dans certaines régions, par exemple à Québec. En Ontario, c'est environ quatre cents de plus le litre. Nous n'avons pas beaucoup de moyens de récupérer cet argent, mais nous allons continuer à faire ce qui est bien pour l'environnement. Ce serait intéressant, cependant, s'il y avait un quelconque incitatif économique afin de pousser les autres transporteurs et détaillants à faire la même chose.



Likely you have heard this from other retailers, such as Canadian Tire, that we owe it to our consumers and to our shareholders to explore both tactical and strategic alternatives to what we have today in terms of Canadian infrastructure. That means we need to explore American port and rail options for running product into ports at Long Beach, New York and Savannah and then either trucking or rail it north. Our other option, which might seem like a small step backward, would be to take more product by road versus rail. With the lack of reliability and the increased flow environment, we will be forced to ship by road if we cannot address some of these issues on rail.

Environmental goals must align more closely with good economics. We pay more for our biodiesel and that 11 percent to 12 per cent hurts at times. Obviously, we have our PNL and shareholders to report to, which we do, and we are proud of the stance we have taken on biodiesel, but I believe there should be an offset to that expenditure.

The public sector must bear some of the burden for the port and rail infrastructure because private capital does not seem to be sufficient. Perhaps there is no economic incentive for railways to double as much track as perhaps they should do. We operate in a duopoly such that, if we do not use Canadian Pacific, we will use Canadian National. Given the size of our account, we could not shift all of our volume over to the other railway, because they could not accommodate us physically.

**Senator Mercer:** Perhaps they could if you offered it to them.

**Mr. Wiebe:** They always say that, but something has to be put together because private capital does not seem to be moving quickly enough for us.

**The Deputy Chair:** I should like to know what percentage of the goods in all of your stores across Canada today comes from India, China, et cetera, in containers. Is it 5 per cent, 9 per cent or 20 per cent?

**Mr. Wiebe:** I would have to calculate that in percentage of loads. It is in the ballpark of 5 per cent to 10 per cent and quickly growing. You are talking about overseas containers, not necessarily domestic intermodal containers.

**The Deputy Chair:** Yes.

**Mr. Parkes:** From an inbound perspective, I would say that it is about 10 per cent.

Vous avez probablement entendu d'autres détaillants, par exemple Canadian Tire, dire que ce sont nos clients et nos actionnaires qui nous poussent à envisager de nouvelles solutions tactiques et stratégiques par rapport à l'infrastructure du Canada. Cela signifie que nous devons jeter un coup d'œil sur ce que les sociétés ferroviaires et les ports américains nous offrent, si nous décidons d'acheminer nos produits vers les ports de Long Beach, New York et Savannah, avant de les expédier vers le nord par camion ou par train. L'autre choix qui s'offre à nous, et qui peut avoir l'air d'un petit pas en arrière, ce serait d'utiliser davantage le transport routier, plutôt que le transport ferroviaire. Vu le manque de fiabilité du transport ferroviaire et le milieu qui est de plus en plus dynamique, nous allons être forcés d'expédier les marchandises par camion si nous n'arrivons pas à régler les problèmes du transport ferroviaire.

Il faudrait que les objectifs environnementaux puissent s'inscrire dans le contexte d'une saine gestion économique. Nous payons le biodiesel plus cher que le carburant ordinaire, et, par moments, ces 11 ou 12 p. 100 sont durs à encaisser. Évidemment, nous sommes responsables face à notre bilan et devons rendre compte à nos actionnaires, ce que nous faisons, et nous sommes fiers de la position que nous avons adoptée pour ce qui est du biodiesel, mais je pense qu'il devrait y avoir un moyen de compenser cette dépense.

Le secteur public doit porter une partie du fardeau de l'infrastructure portuaire et ferroviaire, parce que le capital privé ne semble pas suffisant. Peut-être n'y a-t-il pas suffisamment d'incitatifs économiques pour pousser les sociétés ferroviaires à doubler toutes les voies qu'elles devraient doubler. Nous sommes en situation de duopole, ce qui fait que si nous n'avons pas recours aux services du Canadien Pacifique, nous devons avoir recours à ceux du Canadien National. Vu l'importance de notre compte, nous ne pourrions pas tout d'un coup faire transporter toutes nos marchandises par l'autre société ferroviaire, parce qu'elle ne serait pas en mesure de le faire.

**Le sénateur Mercer :** Ils pourraient peut-être le faire si vous faisiez une offre à ses représentants.

**M. Wiebe :** C'est ce qu'ils nous disent toujours, mais il faut mettre quelque chose sur pied, parce que le capital privé ne semble pas donner des résultats assez rapidement pour nous.

**Le vice-président :** J'aimerais savoir quelle proportion des produits que vous vendez dans l'ensemble de vos magasins du Canada en ce moment viennent de l'Inde, de la Chine, d'ailleurs. Et arrivent par conteneurs. Est-ce que c'est 5 p. 100? 9 p. 100? Ou 20 p. 100?

**M. Wiebe :** Il faudrait que je calcule le pourcentage des chargements que cela représente. C'est quelque part entre 5 et 10 p. 100, et le chiffre augmente rapidement. Vous parlez des conteneurs qui viennent de l'étranger, et pas nécessairement des conteneurs utilisés au pays pour le transport intermodal?

**Le vice-président :** Oui.

**M. Parkes :** Pour ce qui est de la marchandise que nous importons, je dirais que c'est environ 10 p. 100.

**The Deputy Chair:** I like reading the financial papers and have noticed that Loblaw's stock has been dropping. Many commentators say that is because you cannot get the product on the shelves for your consumers.

**Mr. Wiebe:** Yes.

**The Deputy Chair:** I have been in some of your stores and looked for things that are not on the shelves, and some shelves are empty. What percentage of that current problem is due to transportation and container traffic issues?

**Mr. Wiebe:** As a direct result of a transport port or domestic rail issue, it would be between 10 per cent and 20 per cent with our reliance on rail and shipping lines.

**The Deputy Chair:** That is what you call "shelf-edge availability."

**Mr. Wiebe:** Yes — ensuring that we have the product available to our consumers when they want to have it.

**The Deputy Chair:** Of the recommendations you have made to this committee on the last page of your presentation, what is the one thing that you would like to see this committee recommend to reduce your shelf-edge availability problem?

**Mr. Wiebe:** I cannot keep it to one recommendation. The major one would be the doubling of rail track across Canada, especially in the pinch points to which I referred earlier in the Rockies and in Northwestern Ontario, and the Port of Halifax. Those two recommendations could have the greatest impact on our shelf-edge availability.

**Senator Tkachuk:** I have a supplementary on the Port of Halifax, which you mentioned a number of times in your presentation and in response to Senator Oliver's question. Why do shippers not want to come to the Port of Halifax?

**Mr. Wiebe:** I think it is the proximity to New York/New Jersey. Very few of the vessels call Halifax exclusively. In many cases, they call New York/New Jersey first. When they do that, they can fill the container ship up into New York/New Jersey all day long. They do not need to go that extra trucking from New York/New Jersey into Halifax. They feel they just will not. Perhaps as a retailer, we have good enough pressure on the shipping lines. I think Mr. Parkes and I have a conversation every quarter, and certainly every year, when we negotiate with the lines, and we put a significant amount of pressure on them.

**Senator Tkachuk:** When we were in Halifax, two more ports were being planned.

**Mr. Wiebe:** I am aware of that. I would say we need to make better use of the port we have.

**Le vice-président :** J'aime bien lire les journaux économiques, et j'ai remarqué que le cours de l'action de Loblaw a chuté. Bon nombre d'observateurs disent que c'est parce que vous n'arrivez pas à faire parvenir vos produits sur les tablettes de vos magasins pour que vos clients puissent les acheter.

**M. Wiebe :** Oui.

**Le vice-président :** Je suis allé dans quelques-uns de vos magasins, et j'y ai cherché des choses que je n'ai pas trouvées sur les tablettes; j'ai vu des étagères vides. Dans quelle mesure ce problème est-il causé par les problèmes liés au transport et au trafic du fret conteneurisé?

**M. Wiebe :** Entre 10 et 20 p. 100 des problèmes de ce genre découlent directement de problèmes liés aux ports ou aux sociétés ferroviaires du pays, puisque nous dépendons des sociétés ferroviaires et des transporteurs maritimes.

**Le vice-président :** C'est ce que vous appelez la « présence sur les tablettes » de vos produits.

**M. Wiebe :** Oui... c'est le fait de s'assurer que les produits se trouvent en magasin lorsque les clients veulent les acheter.

**Le vice-président :** Parmi les recommandations que vous avez formulées à l'intention du comité à la dernière page de votre exposé, quelle est la plus importante, celle que vous aimeriez que le comité reprenne, afin de contribuer à régler le problème de la présence sur les tablettes des produits?

**M. Wiebe :** Je ne peux m'en tenir à une seule recommandation. La plus importante, ce serait le fait de doubler les voies ferroviaires un peu partout au Canada, et surtout aux points sensibles dont j'ai parlé tout à l'heure, c'est-à-dire les Rocheuses, le Nord-Ouest de l'Ontario et le port de Halifax. Ce sont ces deux recommandations qui pourraient avoir l'effet le plus important sur la présence de nos produits sur les tablettes.

**Le sénateur Tkachuk :** J'ai une autre question concernant le port de Halifax, dont vous avez parlé plusieurs fois dans votre exposé et lorsque vous avez répondu aux questions du sénateur Oliver. Pourquoi les transporteurs maritimes ne veulent-ils pas faire escale dans le port de Halifax?

**M. Wiebe :** Je pense que c'est à cause de la proximité de New York-New Jersey. Très peu de navires font escale à Halifax seulement. Dans bien des cas, ils s'arrêtent d'abord à New York/New Jersey. Là-bas, ils peuvent charger des conteneurs toute la journée. Ils n'ont pas besoin de faire le détour par Halifax. Les transporteurs n'ont pas envie de le faire. Peut-être que, comme détaillant, nous pouvons exercer suffisamment de pressions sur le transporteur maritime. Je pense que M. Parkes et moi discutons avec les transporteurs maritimes une fois par trimestre, ou à tout le moins une fois par année, et nous exerçons passablement de pressions sur eux.

**Le sénateur Tkachuk :** Lorsque nous sommes allés à Halifax, nous avons appris qu'on prévoyait construire deux nouveaux ports.

**M. Wiebe :** Je sais. Je dirais que nous devons mieux utiliser le port qui est déjà là.



**The Chair:** They are working at 40 per cent capacity right now.

**Mr. Wiebe:** Yes. It is not my place to tell folks to invest in ports or not, but I would say that before we spend millions, maybe billions, developing a port beside one that is underutilized someone should look at that. Intuitively, it does not make sense to me.

**Senator Tkachuk:** It is private, so there is not much we can do. If they want to develop a port, good for them.

**Mr. Wiebe:** You certainly have Saint John, which could be better utilized, and it is not. There are other options.

**Senator Tkachuk:** That came up three times, so I wanted to follow it up.

**Senator Mercer:** Thank you for mentioning Halifax as often as you did, except it was always negative. I guess we will mark Loblaw down as not investing in the project.

I have a couple of quick questions, one relating to the Port of Halifax. Has the port authority been of help to you in your efforts directly? Has the Department of International Trade been of direct help to you? Have you spoken to them? Has the Government of Nova Scotia been of direct help to you? All three of those groups have a vested interest in the success of the Port of Halifax.

**Mr. Wiebe:** Yes. I would say the Port of Halifax has been somewhat helpful.

**Senator Mercer:** Somewhat?

**Mr. Wiebe:** Yes. I am not familiar with berthing fees in Halifax versus Vancouver and whatnot, but I do not think that is what leads lines to not call Halifax.

My counterparts and Mr. Parkes' counterparts and every other major Canadian retailer express interest in using the Port of Halifax more. We swing a fairly big stick in North America. Loblaw would be the fourth-largest direct importer through the Port of Vancouver. Canadian Tire is very large, as is Wal-Mart. Sears has been an active supporter, as has the Bay. I struggle with what else we need to do to get these things in. I do not think it is an issue of berthing fees or port fees. I think we will have to put more pressure on the lines and get more active about it. There may come a day when we charter a ship if we cannot find a viable commercial model to use.

As far as the other two, we have not really dealt with the Government of Nova Scotia.

**Le président :** Il fonctionne à 40 p. 100 de sa capacité en ce moment.

**M. Wiebe :** Oui. Ce n'est pas mon rôle de dire aux gens d'investir dans les ports ou non, mais je dirais que, avant que nous ne dépensions des millions, ou peut-être des milliards, pour construire un port à côté d'un autre qui est sous-utilisé, il faudrait que quelqu'un se penche là-dessus. Intuitivement, je trouve que cela n'a pas de sens.

**Le sénateur Tkachuk :** Il s'agit d'une initiative privée, alors nous ne pouvons pas faire grand-chose. Si les gens en question veulent construire un port, tant mieux pour eux.

**M. Wiebe :** C'est sûr qu'on pourrait aussi mieux utiliser le port de Saint John. Il y a d'autres options.

**Le sénateur Tkachuk :** Cette question était revenue trois fois, alors je voulais y donner suite.

**Le sénateur Mercer :** Merci d'avoir parlé de Halifax aussi souvent que vous l'avez fait, mais ça a toujours été de façon négative. J' imagine qu'il faut que je raye Loblaw de la liste des investisseurs potentiels.

J'ai deux ou trois petites questions à poser, dont une sur le port de Halifax. Est-ce que l'administration portuaire vous a offert une aide directe dans le cadre des efforts que vous avez déployés? Est-ce que le ministère du Commerce international vous a offert une aide directe? Avez-vous discuté avec les représentants de ce ministère? Est-ce que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse vous a offert une aide directe? Ces trois groupes sont intéressés directement par le succès du port de Halifax.

**M. Wiebe :** Oui. Je dirais que l'administration du port de Halifax nous a en quelque sorte aidés.

**Le sénateur Mercer :** En quelque sorte?

**M. Wiebe :** Oui. Je ne sais pas très bien comment se comparent les frais d'accostage à Halifax, par rapport à Vancouver, et ainsi de suite, mais je ne pense pas que c'est ce qui fait que les transporteurs ne font pas escale à Halifax.

Mes homologues et les homologues de M. Parkes, et tous les autres détaillants importants du Canada ont exprimé le désir d'utiliser davantage le port de Halifax. Nous avons passablement d'influence en Amérique du Nord. Loblaw vient au quatrième rang des importateurs directs dans le port de Vancouver. Canadian Tire est un très gros importateur, comme Wal-Mart. Sears appuie activement cette proposition, tout comme La Baie. Je me creuse la tête pour trouver ce que nous pourrions faire pour que les navires viennent ici. Je ne pense pas que ce soit une question de frais d'accostage ou de frais portuaires. Je pense que nous allons devoir exercer davantage de pressions sur les transporteurs et faire plus de choses pour que ce dossier avance. Peut-être un jour allons-nous affréter un navire, si nous ne trouvons pas de modèle commercial viable à utiliser.

Pour ce qui est des deux autres organisations que vous avez mentionnées, nous n'avons pas vraiment eu affaire au gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

**Senator Mercer:** How about with respect to International Trade?

**Mr. Wiebe:** No. It is primarily the shipping lines directly in the Port of Halifax.

**Senator Mercer:** It would seem to me that those people would be interested in helping.

**Mr. Wiebe:** You would think, yes.

**Senator Mercer:** You talked about derailments. Avalanches are obviously hard to control. With respect to derailments, is this an infrastructure maintenance issue? Is it that the rail lines are not being maintained at the level they should be? We are talking about running trains 110 or 130 cars long along tracks that were not built for that. Should we be looking as a committee at making recommendations that government or someone needs to be spending some money on properly maintaining the rail infrastructure across the country, no matter where it is?

**Mr. Wiebe:** Absolutely. The issue is twofold. First, there is the maintenance issue. It seems hard to believe we can have as many derailments as we have had this winter and not think that the maintenance policies could be better. I am told that cold winters and frost heaves will lead you to an environment where there will be derailments.

The other piece is infrastructure, which means how much track is doubled and how many sidings you put across Canada to ensure that, when there is a derailment, if that is inevitable and that will happen, the delays are 24 hours and not 72 hours.

**Senator Dawson:** As far as derailments are concerned, is one of the companies more fragile than the other?

**Mr. Wiebe:** It seems to depend on the season and the year. Last year, CP Rail had a terrible year. I know they put a tremendous amount of money into their maintenance procedures. This winter has been quite good for CP Rail, from our perspective. CN seemed to have been plagued with far more derailments. Next winter could be entirely different. I struggle to say that one is worse than the other. Year in and year out, it depends.

**Senator Dawson:** You mentioned probably having to increase your use of American ports. Would an additional Customs operation cause delays and costs? How are you relations with the Canada Border Services Agency, CBSA?

**Mr. Wiebe:** Our relations with CBSA are quite good. Mr. Parkes deals with them far more than I do. American customs are not particularly easy to deal with, which adds complexity and paperwork to the operation.

**Le sénateur Mercer :** Et le ministère du Commerce international?

**M. Wiebe :** Non. Nous avons surtout discuté avec les transporteurs maritimes qui viendraient directement dans le port de Halifax.

**Le sénateur Mercer :** Je pense que ces gens seraient intéressés à nous donner un coup de main.

**M. Wiebe :** C'est ce que l'on penserait, oui.

**Le sénateur Mercer :** Vous avez parlé des déraillements de train. Il est évidemment difficile de maîtriser les avalanches. Pour ce qui est des déraillements, y a-t-il un problème d'entretien d'infrastructure? Est-ce que le problème, c'est que la voie ferrée n'est pas aussi bien entretenue qu'elle devrait l'être? Nous parlons de faire circuler des trains de 110 ou de 130 wagons sur des rails qui n'ont pas été conçus pour ça. Le comité devrait-il envisager de formuler des recommandations selon lesquelles le gouvernement ou d'autres intervenants devraient consacrer davantage d'argent à l'entretien adéquat de l'infrastructure ferroviaire du pays, peu importe la région?

**M. Wiebe :** Certainement. Le problème est double. Tout d'abord, il y a le problème de l'entretien. C'est dur à croire que nous ne pensons pas encore que les politiques d'entretien pourraient être améliorées, après tous les déraillements qu'il y a eu cet hiver. On m'a dit que lorsque les hivers sont froids et qu'il y a un soulèvement causé par le gel, les conditions sont propices aux déraillements.

L'autre chose, c'est l'infrastructure, c'est-à-dire le nombre de voies qui sont doublées et le nombre de voies d'évitement qu'on construit un peu partout au Canada pour s'assurer que, lorsqu'il y a des déraillements, et cela est inévitable, le délai ne soit que de 24 heures, plutôt que de 72.

**Le sénateur Dawson :** Pour ce qui est des déraillements, l'une des deux sociétés ferroviaires est-elle plus exposée que l'autre?

**M. Wiebe :** Ça dépend de la saison et de l'année. L'an dernier, ça a été terrible pour CP Rail. Je sais que l'entreprise a investi énormément d'argent dans ses procédures d'entretien. L'hiver qui se termine s'est très bien passé pour CP Rail, de notre point de vue. Le CN semble avoir été victime de beaucoup plus de déraillements. L'hiver prochain pourrait être totalement différent. J'aurais de la difficulté à dire laquelle des deux sociétés est la pire. Ça varie d'une année à l'autre.

**Le sénateur Dawson :** Vous avez dit que vous aurez probablement à utiliser davantage les ports américains. Est-ce que le fait d'avoir à passer une frontière de plus va engendrer des retards et des frais? Vos relations avec l'Agence des services frontaliers du Canada ou ASFC sont-elles bonnes?

**M. Wiebe :** Nos relations avec l'ASFC sont très bonnes. M. Parkes a affaire à celle-ci beaucoup plus que moi. Les douanes américaines ne sont pas particulièrement souples, ce qui fait que les activités sont plus complexes et qu'il y a plus de documents à remplir.



**Senator Dawson:** Instead of going to Halifax, if you are going to New Jersey, would you not have two Customs operations to go through and would that not be an incentive to using Halifax?

**Mr. Wiebe:** Yes. We would much rather see Halifax grow than send our business south of the border. We are a Canadian company, so we want to keep our business in Canada. Above that, we will still do what is right for our consumer. If we cannot get viable Canadian options, we will sadly be left with the second option.

**Senator Dawson:** Even though senators do not have to get elected, all politics are local. I would not want Halifax and Vancouver to be the only ones mentioned. What is your level of operation in the Port of Montreal?

**Mr. Wiebe:** I would have to defer to Mr. Parkes for that. I think we are relatively light in the Port of Montreal, primarily because of the sailings and our reliance on Asia rather than Europe.

**Mr. Parkes:** Yes. The majority of what we get through Montreal will come from Europe, and our Europe offering right now is only imported from somewhere in the vicinity of 50 vendors, most of it on a less-than-full container load basis. We are talking about expanding the European market more today. Europe operates with smaller vessels, so they go all the way down to Montreal. We think it will continue to grow as we shift. As we come out of places like India, or if we look at Halifax as an option out of places like Shanghai, the transit time becomes an issue and it shifts some of the purchasing to Europe.

**Senator Johnson:** You say one of the issues facing you is that every day of added inventory is \$50 million when you have delays in transportation. You also say you are not confident in Canadian port or rail infrastructure to handle the growth you are experiencing. What are the alternatives? Is it just double tracking and Halifax? Is there anything else?

**Mr. Wiebe:** There is the U.S. option, unfortunately.

**Senator Johnson:** What would lead you to take that option?

**Mr. Wiebe:** We have a peak season coming up through the Port of Vancouver. Mr. Parkes and I will be closely watching how that peak season is handled through the Port of Vancouver.

**Senator Johnson:** Will you be evaluating that this year?

**Le sénateur Dawson :** Si, plutôt que de passer par Halifax, vous passez par le New Jersey, n'avez-vous pas à passer deux frontières, et est-ce que cela ne vous incite pas à passer par Halifax?

**M. Wiebe :** Oui. Nous préférierions de loin que l'activité croisse dans le port de Halifax plutôt que de faire des affaires au sud de la frontière. Nous sommes une entreprise canadienne, alors nous voulons faire affaire au Canada. Mais au-delà de cela, nous devons quand même faire ce qui est avantageux pour nos consommateurs. Si nous n'avons pas de choix viables au Canada, nous devons malheureusement nous en tenir à l'autre option.

**Le sénateur Dawson :** Même si les sénateurs ne sont pas élus, toute politique est locale. Je ne veux pas que Halifax et Vancouver soient les seuls endroits nommés. Quelle est l'importance de vos activités dans le port de Montréal?

**M. Wiebe :** Je dois demander à M. Parkes de répondre à cette question. Je pense que nous utilisons relativement peu le port de Montréal, surtout pour des raisons liées à la navigation et parce que nous importons des marchandises de l'Asie plus que de l'Europe.

**M. Parkes :** Oui. La majeure partie des marchandises que nous faisons passer par le port de Montréal vient de l'Europe, et, en ce moment, les produits que nous importons d'Europe sont fabriqués par quelque chose comme 50 fournisseurs, qui, la plupart du temps, ne nous envoient pas des conteneurs pleins. Nous sommes en train de discuter de l'expansion du marché européen. Les navires qui arrivent d'Europe sont plus petits, ce qui fait qu'ils peuvent se rendre à Montréal. Nous pensons que ce marché va continuer de prendre de l'expansion pendant notre transition. Au fur et à mesure que nous allons importer des marchandises de l'Inde, ou si nous envisageons le port de Halifax pour la réception de marchandises en provenance d'endroits comme Shanghai, le temps de transport deviendra une chose importante, et nous serons poussés à faire davantage d'achats en Europe.

**Le sénateur Johnson :** Vous dites que l'un des problèmes auxquels vous êtes confronté, c'est que le fait de devoir avoir des stocks supplémentaires vous coûte 50 millions de dollars par jour lorsqu'il y a des retards dans le transport. Vous dites également que vous n'êtes pas convaincu que l'infrastructure portuaire et ferroviaire du Canada peut soutenir votre croissance. Quelles sont les solutions possibles? Est-ce qu'elles se limitent aux voies doubles et au port de Halifax? Y a-t-il autre chose?

**M. Wiebe :** Il reste l'option de faire affaires aux États-Unis, malheureusement.

**Le sénateur Johnson :** Qu'est-ce qui vous pousserait à choisir cette option?

**M. Wiebe :** Ça va bientôt être la saison de pointe dans le port de Vancouver. M. Parkes et moi allons surveiller de près la façon dont le port de Vancouver va s'en tirer.

**Le sénateur Johnson :** Allez-vous évaluer cela cette année?

**Mr. Wiebe:** Yes. We will evaluate after this peak season. At the beginning of August, we will sit down and plan strategically for next year.

**Senator Johnson:** Which routing would you take?

**Mr. Wiebe:** We have a solid relationship with one shipping line in particular. They operate their own port within the Port of Tacoma. They have solid rail links with both Burlington Northern Santa Fe Railway and the Union Pacific Railway. We would run from the Port of Tacoma through the Port of Chicago and into Eastern Canada as required.

**Senator Johnson:** Do you feel that would solve the problems you are facing now?

**Mr. Wiebe:** It may lead to other issues. We need to understand what our customs problems and the paperwork issues will be. Added paperwork may not be convenient, but it would be easier to overcome than the physical infrastructure issues we may have at the Port of Vancouver.

**Senator Johnson:** This is a crisis to an extent because you also say we should provide economic incentives to railways to double track. That will not happen overnight, unfortunately.

**Mr. Wiebe:** No. I do not think I would call it a crisis. We will assess where we sit after the peak season. As a retailer, we need to assess what we transport over rail versus over the road next winter. The economics are always in the rail's favour. It is cheaper to run the entire train than one truck. However, when we talk about yogurt and deli meat, they have a very short shelf life and cannot sit.

**Senator Johnson:** The use of biodiesel fuel is serious. You say 51 per cent of your fleet is using biodiesel. Is this a percentage common with other fleets or not?

**Mr. Wiebe:** It is not, no.

**Senator Johnson:** What would be the average percentage of other fleets?

**Mr. Wiebe:** In many cases, it is zero. I know other fleets have dabbled in it. Supply is an issue. We had problems finding a reliable supplier when we started using biodiesel in Quebec. We had to switch from one supplier to another.

There are two ways of mixing biodiesel. One is direct inject — I forget the technical term — and in the other you dump the biodiesel or bio-particulates into the regular diesel. Doing that, you end up with an inconsistent percentage of biodiesel within the diesel fuel. The direct-inject method is better.

**M. Wiebe :** Oui. Nous allons faire une évaluation après la période de pointe qui vient. Au début du mois d'août, nous allons établir notre plan stratégique pour l'année prochaine.

**Le sénateur Johnson :** Quelle voie emprunteriez-vous?

**M. Wiebe :** Nous avons une excellente relation avec un transporteur maritime en particulier. Celui-ci exploite son propre port qui fait partie du port de Tacoma. Il a à sa disposition de bonnes lignes de chemins de fer qui appartiennent à Burlington Northern Santa Fe Railway et Union Pacific Railway. Nous ferions passer notre marchandise par le port de Tacoma, puis par le port de Chicago et vers l'Est du Canada, au besoin.

**Le sénateur Johnson :** Pensez-vous que vous régleriez ainsi les problèmes auxquels vous êtes confrontés à l'heure actuelle?

**M. Wiebe :** D'autres problèmes pourraient survenir. Nous devons nous faire une idée des problèmes que les douanes et les documents à remplir poseront. Ça ne sera peut-être pas pratique d'avoir à remplir plus de documents, mais c'est un problème qui sera plus facile à régler que les problèmes liés l'infrastructure physique auxquels nous pourrions être confrontés dans le port de Vancouver.

**Le sénateur Johnson :** C'est une crise, dans une certaine mesure, parce que vous dites aussi que nous devrions mettre en place des incitatifs économiques pour pousser les sociétés ferroviaires à doubler leurs voies. Ça ne va pas se faire du jour au lendemain malheureusement.

**M. Wiebe :** Non. Je ne pense que j'appellerais cela une crise. Nous allons voir où nous en sommes après la période de pointe. Comme détaillant, nous devons déterminer ce que nous allons transporter par train et ce que nous allons transporter par camion l'hiver prochain. Sur le plan économique, c'est toujours plus avantageux d'avoir recours au transport ferroviaire. Ça coûte moins cher de charger un train au complet qu'un seul camion. Néanmoins, lorsqu'il s'agit de yogourt ou de viande froide, ce sont des choses périssables qui ne peuvent pas rester très longtemps sur les tablettes.

**Le sénateur Johnson :** L'utilisation du biodiesel est une question sérieuse. Vous dites que 51 p. 100 de votre parc fonctionnent au biodiesel. Est-ce que c'est une chose courante?

**M. Wiebe :** Non.

**Le sénateur Johnson :** Quel serait le pourcentage, dans le cas des autres parcs?

**M. Wiebe :** Dans bien des cas, c'est zéro pour cent. Je sais que d'autres organisations s'y sont intéressées un peu. L'approvisionnement peut poser problème. Nous avons eu de la difficulté à trouver un fournisseur fiable lorsque nous avons commencé à utiliser le biodiesel au Québec. Nous avons dû changer de fournisseur.

Il y a deux façons de mélanger le biodiesel. L'une de ces façons, c'est par injection directe — je ne me rappelle plus le terme technique —, et l'autre consiste à verser le biodiesel ou des bioparticules dans le diesel ordinaire. Cette dernière méthode peut avoir pour effet que la proportion de biodiesel dans le diesel n'est pas constante. L'injection directe est la meilleure méthode.



**Senator Johnson:** It is impressive to me that you have proceeded with this fuel given the pollution caused by heavy truck use. We have talked with the trucking people and it is enormous.

**Mr. Wiebe:** Absolutely.

**Senator Johnson:** Is biodiesel a regulatory change you would recommend to this committee to increase efficiency of the transportation system in Canada?

**Mr. Wiebe:** Yes.

**Senator Johnson:** What would you start it at?

**Mr. Wiebe:** If we look at Europe, Germany in particular, there are tax incentives for biodiesel. They run up to a B-25 blend. Today, we run a B-5 blend in our trucks. That means 5 per cent of the mass is bio-particulates. Germany achieved 25 per cent primarily because of the tax incentives available.

There are more costs. You have to either ship fuel to a site where you mix it with the bio-particulates or do it at-site, which requires a separate tank. There are added costs. Germany has been able to offset that through tax incentives.

**Senator Johnson:** Have we no regulations in Canada with regard to fleets or companies using this?

**Mr. Wiebe:** There is nothing that demands transport companies use biodiesel. There is no tax relief. There is little economic incentive at this point to use biodiesel. There are a lot of things on the table; however, there is nothing concrete to date.

**Senator Johnson:** Are there any other policy or regulatory changes you would recommend environmentally or otherwise?

**Mr. Wiebe:** There is nothing that I have not raised in our report.

**Senator Tkachuk:** I want to clarify the 51 per cent you stated. Is it 51 per cent of the miles driven by your trucks are using biodiesel fuel or 51 per cent of the trucks have the 5 per cent biodiesel in them?

**Mr. Wiebe:** It is 51 per cent of our trucks. If we had 100 truck, 51 of them would be using biodiesel fuel.

**Senator Tkachuk:** That is not 51 per cent of the miles driven?

**Mr. Wiebe:** No, it is not. It would be somewhat less.

**Senator Tkachuk:** That is because they would be mostly local trucks and not necessarily those out on the highway, given the lack of accessibility?

**Le sénateur Johnson :** Le fait que vous ayez adopté ce carburant m'impressionne, vu la pollution qui est causée par les poids lourds. Nous avons discuté avec les gens du secteur du camionnage, et la quantité de pollution est énorme.

**M. Wiebe :** C'est sûr.

**Le sénateur Johnson :** Recommanderiez-vous au comité de faire en sorte qu'une modification soit apportée à la réglementation relative au biodiesel afin d'accroître l'efficacité du réseau de transport du Canada?

**M. Wiebe :** Oui.

**Le sénateur Johnson :** Par quoi commenceriez-vous?

**M. Wiebe :** En Europe, et en Allemagne en particulier, il y a des mesures d'incitation fiscales concernant le biodiesel. Là-bas, on utilise un mélange B-25. À l'heure actuelle, nous utilisons un mélange B-5 dans nos camions. Cela signifie que 5 p. 100 de la masse de carburant est composée de bioparticules. En Allemagne, on est arrivé à faire passer cette proportion à 25 p. 100 surtout grâce aux mesures d'incitations fiscales mises en place.

Il y a d'autres coûts. Il faut soit transporter le carburant vers un endroit où on le mélange avec les bioparticules, soit le faire sur place, ce qui nécessite une autre citerne. Il y a des coûts supplémentaires. L'Allemagne est parvenue à compenser ces coûts grâce à des incitatifs fiscaux.

**Le sénateur Johnson :** N'y a-t-il au Canada aucun règlement concernant l'utilisation du biodiesel par les parcs de camions ou par les entreprises?

**M. Wiebe :** Il n'y a rien qui oblige les entreprises de transport à utiliser le biodiesel. Il n'y a pas d'allègement fiscal. À l'heure actuelle, il n'y a que peu d'incitatifs économiques à l'utilisation du biodiesel. Il y a beaucoup de projets; cependant, rien de concret n'a été mis en place jusqu'à maintenant.

**Le sénateur Johnson :** Y a-t-il d'autres modifications des politiques ou de la réglementation que vous recommanderiez, dans le domaine de l'environnement ou dans un autre domaine?

**M. Wiebe :** Rien que je n'ai pas mentionné dans notre rapport.

**Le sénateur Tkachuk :** J'aimerais avoir une précision au sujet de ce chiffre de 51 p. 100 que vous avez cité. Est-ce que c'est 51 p. 100 du kilométrage de vos camions ou 51 p. 100 des camions qui fonctionnent avec 5 p. 100 du biodiesel?

**M. Wiebe :** C'est 51 p. 100 de nos camions. Si nous avions 100 camions, il y en aurait 51 qui utiliseraient le biodiesel.

**Le sénateur Tkachuk :** Ce n'est pas donc pas 51 p. 100 du kilométrage?

**M. Wiebe :** Non, ce n'est pas le cas. Le chiffre serait un peu plus petit.

**Le sénateur Tkachuk :** Parce qu'il s'agit surtout de camions qui font des livraisons locales, et pas nécessairement de ceux qui roulent sur les routes, vu l'accès difficile au carburant?

**Mr. Wiebe:** That is correct. We operate on a card-lock system as we get into longer distances and card locks do not have the biodiesel available for us.

**Senator Eyton:** Your remarks emphasize Vancouver and Halifax. I would have thought that it would go beyond that. You responded to a question about Montreal. It seems to me that with a national system and national needs you would consider other alternatives to make it more competitive.

In particular, I question whether or not you had considered or made use of Prince Rupert? It is essentially a brand new container port serviced by rail that is underutilized. It seems to me it would be open and available.

Can you comment on why you focused almost entirely on Vancouver on the West Coast and only Halifax on the East Coast?

**Mr. Wiebe:** Is that in terms of why we have not made use of Prince Rupert?

**Senator Eyton:** Yes, and other ports.

**Mr. Wiebe:** We have a particular relationship with one shipping line. Evergreen Shipping Agency would do 60 per cent to 65 per cent of our business. They have not been able to strike a deal with CN to get the interlining from Prince Rupert into Toronto and Prince Rupert into Montreal. We stuck with that shipping line and they chose to use the Port of Vancouver for the time being.

**Senator Eyton:** Is Evergreen entirely independent from Loblaw's?

**Mr. Wiebe:** Yes. There would be nothing preventing us from going with a line operating from Prince Rupert.

**Senator Eyton:** Or preventing them from doing that as well?

**Mr. Wiebe:** Yes. First, to set the situation in context, there is one sailing per week into Prince Rupert today. Those slots, as I understand it, are taken up by American retailers. We have not pushed to get slots in Prince Rupert. We could do more.

A personal issue I have is that when the Port of Prince Rupert became a viable option, the collective bargaining unit could have been split so that the ILWU would negotiate on a separate basis from the Port of Vancouver. Someone chose not to do that. When there is a labour issue with the ILWU, we will face the same problem in Prince Rupert as we will in Vancouver. I am not sure why that was done. That does not mitigate our labour risk. If there is any issue from a labour perspective, that will be a problem.

The other concern I have about the Port of Prince Rupert is that it is served by a single rail line. All the things I have discussed in terms of the pinch points and the holy cows are doubly

**M. Wiebe :** Exactement. Nous avons recours à un système d'accès par carte, et ce système ne nous permet pas d'obtenir du biodiesel sur les longs trajets.

**Le sénateur Eyton :** Vous parlez surtout de Vancouver et de Halifax. Je pensais que ça allait dépasser cela. Vous avez répondu à une question au sujet de Montréal. J'aurais pensé que vous auriez envisagé d'autres solutions pour rendre un système national plus concurrentiel et pour répondre à des besoins nationaux.

Plus précisément, je veux savoir si vous avez envisagé de passer par le port de Prince Rupert ou si vous avez déjà utilisé ce port? C'est en gros un port à conteneurs tout neuf qui est desservi par le chemin de fer et qui est sous-utilisé. Il me semble que la possibilité d'utiliser ce port est là.

Pouvez-vous me dire pourquoi vous n'avez parlé pratiquement que de Vancouver, sur la côte Ouest, et seulement de Halifax, sur la côte Est?

**M. Wiebe :** Est-ce que ce que vous voulez savoir, c'est pourquoi nous n'avons pas utilisé le port de Prince Rupert?

**Le sénateur Eyton :** Oui, et d'autres ports.

**M. Wiebe :** Nous entretenons une relation particulière avec un transporteur maritime. Evergreen Shipping Agency s'occupe de 60 à 65 p. 100 de notre marchandise. L'entreprise n'a pas été en mesure de conclure un marché avec le CN pour établir la correspondance de Prince Rupert à Toronto et de Prince Rupert à Montréal. Nous avons continué de faire affaire avec ce transporteur, et il a choisi d'utiliser le port de Vancouver pour l'instant.

**Le sénateur Eyton :** Est-ce que Evergreen est une entreprise entièrement indépendante de Loblaw's?

**M. Wiebe :** Oui. Rien ne nous empêche de faire affaires avec un transporteur à Prince Rupert.

**Le sénateur Eyton :** Et rien n'empêche Evergreen de passer par Prince Rupert?

**M. Wiebe :** Non. D'abord, pour mettre les choses en contexte, il y a un arrivage par semaine à Prince Rupert, en ce moment. D'après ce que j'ai compris, les espaces sont réservés par des détaillants américains. Nous n'avons pas insisté pour obtenir des espaces à Prince Rupert. Nous pourrions en faire plus.

Une chose qui, pour moi, pose problème, c'est que, lorsque le port de Prince Rupert est devenu une option viable, l'unité de négociation collective aurait pu être divisée, de façon que l'ILWU négocie de façon indépendante du port de Vancouver. On a choisi de ne pas faire cela. Lorsqu'un conflit de travail surviendra à l'ILWU, nous allons être confronté au même problème à Prince Rupert et à Vancouver. Je ne sais pas pourquoi on a fait les choses ainsi. Le risque relatif à la main-d'œuvre ne s'en trouve pas atténué. Si un problème quelconque survient par rapport à la main-d'œuvre, cela va poser problème.

L'autre préoccupation que j'ai au sujet du port de Prince Rupert, c'est qu'il n'est desservi que par une seule ligne de chemin de fer. Toutes les choses dont j'ai parlé déjà en ce qui concerne les



concerning in Prince Rupert. If that line goes down, I have no idea how to get around it. It would be difficult to use the road. There is only one road and there is only one rail line. Until you get to Prince George and Edmonton, you are at a high degree of risk for anything going wrong with that rail line. I do not see anything wrong with it now because they only run one train a week.

**Senator Eyton:** For that reason, I would have thought that you would have liked to ship out of both Vancouver and Prince Rupert to have that alternative going for you.

**Mr. Wiebe:** We will look at it in the future.

**Senator Eyton:** In terms of Evergreen, do you have certain transportation requirements that you contract out to Evergreen, who then take over and make the shipping decisions, or are you directly involved?

**Mr. Wiebe:** We make the shipping decisions.

**Senator Eyton:** Do they facilitate that?

**Mr. Wiebe:** Yes.

**Senator Eyton:** We are talking about the need for change. I have one other question after this. Change requires planning. I know enough about the retail business to know that the planning or business cycles are fairly prolonged. Typically, on the marketing side, it would be more than a year. Then you pick up the pieces and you know the customers and the volumes, the kinds of goods and the timing. You have all of that.

With all that said, what is the cycle for your part of the business? The marketing guys told you what to do and where they want it. How far ahead are you? I suppose you are a few months behind them. When is your planning cycle?

**Mr. Wiebe:** In the planning cycle, we would be eight weeks behind the marketing plan.

**Senator Eyton:** You are running out maybe eight or nine months ahead of the need, is that accurate?

**Mr. Wiebe:** I think we would be roughly six months. If we choose to go through let us say the Port of Halifax or the Port of New York it is a difference in transit time. We have a "dead date," which is a date we have to hit or that we must be in country by. In order to get there, we may have to depart the port earlier. That is why we need to let the manufacturer know we do not need it on June 14 but on June 1 because there is a 14-day increased sailing time to a certain port.

points sensibles et les vaches sacrées sont doublement préoccupantes à Prince Rupert. Si cette ligne est fermée, je n'ai aucune idée du moyen de la contourner. Ce serait difficile d'utiliser la route. Il n'y a qu'une seule route et qu'une seule ligne de chemin de fer. Jusqu'à Prince George et Edmonton, il y a un risque élevé qu'il y ait un problème touchant cette ligne. En ce moment, il n'y a pas de problème, parce qu'il n'y a qu'un train par semaine.

**Le sénateur Eyton :** C'est pour cette raison que j'aurais pensé que vous aimeriez passer à la fois par Vancouver et par Prince Rupert, pour profiter de ce choix.

**M. Wiebe :** Nous allons examiner cette possibilité dans l'avenir.

**Le sénateur Eyton :** Pour ce qui est de Evergreen, pour répondre à certains de vos besoins en matière de transport, passez-vous des marchés avec Evergreen, qui prend dans ce cas-là les commandes et les décisions relatives au transport, ou vous en occupez-vous vous-même directement?

**M. Wiebe :** C'est nous qui prenons les décisions relatives au transport.

**Le sénateur Eyton :** Est-ce que c'est un service que l'entreprise offre?

**M. Wiebe :** Oui.

**Le sénateur Eyton :** Nous parlons du besoin de changement. J'ai une autre question à poser ensuite. Il faut planifier des changements. Je connais suffisamment bien le commerce au détail pour savoir que les cycles de planification ou les cycles économiques sont assez longs. Habituellement, pour ce qui est du volet marketing, ils durent plus d'un an. À ce moment-là, on met tous les éléments ensemble, et on connaît la clientèle et les volumes, le genre de produits et les échéances. On a toutes ces données.

Cela dit, de quoi a l'air le cycle dans votre partie de l'entreprise? À un moment donné, les gens du marketing vous disent ce qu'ils veulent et où ils le veulent. Quel genre d'avance avez-vous? Je suppose que vous êtes quelques mois en retard sur eux. Quel est votre cycle de planification?

**M. Wiebe :** Dans notre cycle de planification, nous sommes huit semaines en retard sur le plan de marketing.

**Le sénateur Eyton :** Vous prévoyez les besoins huit ou neuf mois à l'avance, n'est-ce pas?

**M. Wiebe :** Je pense que c'est grosso modo six mois. Si nous décidons, disons, de passer par le port de Halifax ou le port de New York, il y a une différence au chapitre du temps de transport. Nous avons une « date d'échéance », qui est une date que nous devons respecter ou à laquelle la marchandise doit être au pays. Pour respecter cette date, il se peut que nous ayons à quitter le port plus tôt. C'est la raison pour laquelle nous devons faire savoir au fabricant que nous avons besoin de la marchandise non pas le 14 juin, mais bien le 1<sup>er</sup> juin, parce que le temps de transport vers un port en particulier peut prendre 14 jours de plus.

**Senator Eyton:** What is your competitive environment? You need goods that must go from A to B. I gather you have a tendency to go with Evergreen and with particular shippers because you have established relationships with them.

Are you satisfied with the competitive environment in terms of the choices available to you? You have to decide port and beyond that it is rail or truck. Considering those factors, is it competitive?

**Mr. Wiebe:** The shipping lines, yes.

**Senator Eyton:** What are your alternatives at the moment in time you know these goods ship from A to B? You have to select a port and then rail or truck, or probably rail and truck. What is the competitive environment and what are the trend lines?

**Mr. Wiebe:** Regarding trucking, there has been a consolidation of the industry over the years. There continue to be fewer drivers. You have people like TransForce who are picking up trucking companies and bringing them together. Others, like Armour Transportation Systems, are doing a good job at home and picking up some of the smaller Atlantic trucking companies. There has been consolidation.

From a choice perspective, I would say it is relatively regional. In the Atlantic, we have fewer choices. Midland, Day & Ross and Armour Transportation are major shippers. Day & Ross and McCain's, Midland is Irving, leaving Armour Transportation as the only independent to choose from. In the West and in Ontario, there are a variety of options. With the exception of one or two regions, particularly the Atlantic, I am happy with the choices we have, even with the consolidation of the industry that we have seen over the past five to six years.

From a shipping-line perspective, there has been some consolidation in that industry. There is no issue from choosing another carrier, whether it be Hyundai America Shipping, Evergreen or Yang Ming. There are a plethora of choices for us. That keeps that end of the business very competitive.

I have left the rail for last. There is no choice. There are two rail companies to deal with in Canada: We will deal with Canadian National Railway or Canadian Pacific Railway. Am I happy about that? No. I would rather have three or four options.

**Senator Eyton:** Are the two lines competitive with each other now?

**Mr. Wiebe:** Yes. The fact that railways are or are becoming capacity constrained begins to limit our option as large rail shippers. I will not say we have been our own worst enemy but we have done some things that have limited our ability to move railways. We run co-facilities with CP in some places. If you chose

**Le sénateur Eyton :** Dans quel environnement concurrentiel évoluez-vous? Vous devez faire en sorte que des produits passent d'un point A à un point B. D'après ce que je comprends, vous avez l'habitude d'avoir recours à Evergreen et à des transporteurs avec qui vous avez établi des relations particulières.

Êtes-vous satisfait du milieu concurrentiel dans lequel vous évoluez, ou pour ce qui est des choix qui s'offrent à vous? Vous devez choisir le port de destination et, par la suite, choisir de transporter vos marchandises par train ou par camion. Compte tenu de ces facteurs, est-ce que le milieu est concurrentiel?

**M. Wiebe :** Les transporteurs maritimes le sont, oui.

**Le sénateur Eyton :** Quels sont les choix qui s'offrent à vous au moment où vous déterminez que des produits doivent être expédiés du point A au point B? Vous devez choisir le port de destination, puis choisir de faire transporter la marchandise par train ou par camion, ou probablement de la faire transporter des deux façons. Quelle est la nature du milieu concurrentiel, et quelles sont les tendances?

**M. Wiebe :** Pour ce qui est du camionnage, il y a eu une consolidation du secteur qui s'est faite progressivement. Il y a toujours de moins en moins de chauffeurs. Il y a des entreprises comme TransForce qui font l'acquisition d'entreprises de transport routier et qui les fusionnent. D'autres, comme Armour Transportation Systems, font du bon travail dans leur région et rachètent des entreprises de camionnage plus petites dans l'Atlantique. Il y a eu une certaine consolidation.

Du point de vue du choix, je dirais que ça dépend un peu de la région. Dans l'Atlantique, il y a moins de choix qui s'offrent à nous. Midland, Day & Ross et Armour Transportation sont les principaux transporteurs. Day & Ross, c'est McCain, Midland, c'est Irving, ce qui ne laisse que Armour Transportation comme transporteur indépendant. Dans l'Ouest et en Ontario, il y a beaucoup de choix. À l'exception de une ou deux régions, surtout la région de l'Atlantique, je suis heureux des choix que nous avons, même si nous avons assisté à une consolidation du secteur au cours des cinq ou six dernières années.

Il y a également eu consolidation du côté des transporteurs maritimes. Il n'y a pas de problème à choisir un autre transporteur, que ce soit Hyundai America Shipping, Evergreen ou Yang Ming. Nous avons énormément de choix. Ainsi, ce volet des affaires est très concurrentiel.

J'ai gardé le transport ferroviaire pour la fin. Dans ce domaine, il n'y a aucun choix. Il n'y a que deux sociétés ferroviaires avec qui faire affaire au pays : nous devons faire affaire avec le Canadien National ou avec le Canadien Pacifique. Est-ce que je suis heureux qu'il en soit ainsi? Non. J'aimerais mieux avoir trois ou quatre choix.

**Le sénateur Eyton :** Est-ce que les deux sociétés ferroviaires sont en concurrence, aujourd'hui?

**M. Wiebe :** Oui. Le fait qu'elles aient des contraintes, sur le plan de la capacité, ou qu'elles commencent à en avoir, a pour effet de commencer à limiter nos choix, puisque nous expédions beaucoup de marchandises par train. Je ne dirais pas que nous avons été notre pire ennemi, mais nous avons fait des choses qui



to go with CN rail, it would be uncomfortable situation to come out with a CN container from a CP yard. We probably could have handled that better in the past.

I am not particularly happy with the lack of competition in the rail industry.

**Senator Eyton:** Have prices generally been trending upward?

**Mr. Wiebe:** Yes.

**Senator Eyton:** Within all three modes?

**Mr. Wiebe:** The price pressures are particularly on the fuel side with respect to road. I am sure everyone has seen it. We have seen that go up.

We have seen price relief. Power unions, trailers and tires are cheaper because they are all primarily U.S. sourced. We have seen relief on the capital side.

On the driver's side, we see pressure. When you cannot get enough of a particular trade, you end up paying more. Prices have been up on the road and they have gone up on the rail. Price has gone up for shipping inland for our international business.

**Senator Eyton:** I have one more question.

**The Chair:** We have two minutes. Senator Mercer wanted to ask a supplementary.

**Senator Eyton:** You basically divide the country into three equivalent geographies — the West, Central and East — on your sixth or seventh chart with the future state of shipping. Then you have the white line indicating the national system. It is my understanding that this has nothing to do with market or destination. By far, the largest percentage of your volume goes into Ontario or Quebec.

**Mr. Wiebe:** Absolutely; yes.

**Senator Eyton:** It is misleading in a sense.

**Mr. Wiebe:** I am sorry. I usually start this slide by noting it is illustrative only. The vast majority of what occurs in the transport section occurs in the blue circle.

**Senator Eyton:** Our concern is how to best service volumes of traffic, which is almost necessarily Ontario and Quebec. They are coming from Vancouver. It is, in fact, transcontinental.

**Mr. Wiebe:** I generally put particular emphasis on the white line. Some of this is just the way our company is. You plan British Columbia and Alberta together usually because we have two

ont limité notre capacité d'exercer une influence sur les sociétés ferroviaires. Nous partageons les installations avec le CP à certains endroits. Si nous décidions de faire affaire avec le CN, il y aura un certain malaise qui viendrait du fait de sortir un conteneur du CN d'une cour de triage du CP. Nous aurions probablement pu mieux gérer cette situation dans le passé.

Je ne suis pas particulièrement heureux du manque de compétition dans le secteur ferroviaire.

**Le sénateur Eyton :** Est-ce que les prix ont monté, en général?

**M. Wiebe :** Oui.

**Le sénateur Eyton :** Pour les trois modes de transport?

**M. Wiebe :** Les tensions sur les prix touchent surtout le carburant, en ce qui a trait au transport routier. Je suis sûr que tout le monde a été témoin de cela. Nous avons vu les prix monter à cet égard.

Il y a aussi eu une certaine baisse de prix. Les moteurs, les remorques et les pneus coûtent moins cher, parce qu'ils viennent surtout des États-Unis. Il y a donc eu une diminution du côté des immobilisations.

Pour ce qui est des chauffeurs, il y a une pression. Lorsqu'il n'y a pas suffisamment de main-d'œuvre dans un domaine, les salaires finissent par augmenter. Les coûts ont augmenté dans le transport routier, et ils ont augmenté aussi dans le transport ferroviaire. Les coûts liés au transport au pays de la marchandise provenant de l'étranger ont augmenté.

**Le sénateur Eyton :** J'ai une autre question.

**Le président :** Il nous reste deux minutes. Le sénateur Mercer voulait poser une question complémentaire.

**Le sénateur Eyton :** Grosso modo, vous divisez le pays en trois régions équivalentes — l'Ouest, le Centre et l'Est — dans votre sixième ou septième tableau concernant l'avenir des transports. Il y a ensuite la ligne blanche qui représente le système national. D'après ce que je comprends, cela n'a rien à voir avec le marché ou la destination. Les régions où vos ventes sont les plus importantes sont de loin l'Ontario et le Québec.

**M. Wiebe :** Tout à fait, oui.

**Le sénateur Eyton :** Cela donne une fausse image, dans un sens.

**M. Wiebe :** Je suis désolé. Je commence habituellement par dire que cette diapo n'est qu'une façon de représenter visuellement la situation. La vaste majorité de l'activité dans le secteur du transport a lieu à l'intérieur du cercle bleu.

**Le sénateur Eyton :** Ce qui nous préoccupe, c'est la meilleure façon d'accueillir la circulation des marchandises là où les volumes sont les plus importants, c'est-à-dire presque toujours en Ontario et au Québec. La marchandise arrive de Vancouver. Le transport est donc en fait transcontinental.

**M. Wiebe :** J'insiste habituellement de façon toute particulière sur la ligne blanche. La chose tient en partie à la nature de notre entreprise. En général, on planifie en même temps les transports

major distribution facilities — one in Alberta and one in B.C. Anything that would ship across Canada would be planned in another bucket.

Some of this is the technology available to us as well. We need to break up the planning sessions because the system needs to grind through a vast amount of data to come up with the routes.

**Senator Mercer:** I would like to go back to the Port of Halifax. As you are trying to shift some of your business to the Port of Halifax, have you emphasized with the shipping lines and other people the stability of the workforce? In other words, have you emphasized the fact that we have not had a work stoppage in the Port of Halifax since the 1970s? It seems to happen almost annually on the West Coast. Has that been an advantage in trying to convince others to get on board?

**Mr. Wiebe:** Yes. I think that reputation, as well as the experience, is really what leads the Canadian retailers to push for more capacity through Halifax.

**The Chair:** On behalf of the Senate committee, I want to thank you both for appearing and telling us about Loblaw's transportation and container issues. We thank you for your recommendations.

That brings us to the end of this meeting. The next meeting will be a week Wednesday when we will be looking at a draft report.

The committee adjourned.

en Colombie-Britannique et en Alberta, parce que nous avons deux grands centres de distribution dans ces provinces. Tout ce qui est transporté vers d'autres régions du Canada est planifié de façon distincte.

La situation découle en partie aussi des outils technologiques auxquels nous avons accès. Nous devons effectuer plusieurs séances de planification différentes, parce que le système doit analyser de grandes quantités de données pour établir les trajets.

**Le sénateur Mercer :** J'aimerais revenir sur la question du port de Halifax. Essayez-vous de faire passer davantage de vos marchandises par le port de Halifax? Avez-vous insisté sur la stabilité de la main-d'œuvre de ce port auprès des transporteurs maritimes et des autres intervenants? En d'autres termes, avez-vous insisté sur le fait qu'il n'y a pas eu d'arrêt de travail dans le port de Halifax depuis les années 1970? Il semble qu'il y en a chaque année sur la côte Ouest. Est-ce que cela vous a aidé à convaincre d'autres intervenants d'embarquer?

**M. Wiebe :** Oui. Je pense que cette réputation, ainsi que l'expérience, sont les vrais facteurs qui font que les détaillants canadiens tentent de faire passer davantage de marchandises par le port de Halifax.

**Le président :** Au nom du comité sénatorial, je vous remercie tous les deux d'être venus témoigner et de nous avoir parlé des problèmes liés aux transports et aux conteneurs qui touchent Loblaw. Merci de vos recommandations.

C'est la fin de la réunion. Mercredi prochain, nous allons examiner l'ébauche d'un rapport.

La séance est levée.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

#### WITNESSES

*Palliser Furniture Ltd. (by video conference):*

Art DeFehr, President and Chief Executive Officer.

*Loblaw Companies Limited:*

Robert Wiebe, Senior Vice President, Transportation;

Dan Parkes, Vice President, International Transport and Logistics.

#### TÉMOINS

*Palliser Furniture Ltd. (par vidéoconférence):*

Art DeFehr, président et directeur général.

*Compagnies Loblaw limitée :*

Robert Wiebe, vice-président principal, Transports ;

Dan Parkes, vice-président, Transport international et logistique





Second Session  
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

## SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

Wednesday, March 12, 2008 (in camera)  
Wednesday, April 2, 2008

### Issue No. 8

**Twelfth and thirteenth meetings on:**  
The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

**WITNESSES:**  
(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-neuvième législature, 2007-2008

## SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Présidente :*  
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 12 mars 2008 (à huis clos)  
Le mercredi 2 avril 2008

### Fascicule n° 8

**Douzième et treizième réunions concernant :**  
Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

**TÉMOINS :**  
(Voir à l'endos)





THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Dawson	(or Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente* : L'honorable Lise Bacon

*Vice-président* : L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

\* Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, March 12, 2008  
(13)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 6:25 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Oliver, Tkachuk and Zimmer (8).

*In attendance:* John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, and modified on Tuesday, March 11, 2008, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports.

Pursuant to rule 92(2)(e) the committee considered a draft report.

At 8 p.m. the committee continued its deliberations in public.

The committee considered the following special study budget application (containerized freight traffic handled by Canada's ports):

Summary of Expenditures	
Professional and Other Services	\$ 4,500
Transportation and Communications	\$ 500
All Other Expenditures	\$ 2,000
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 7,000</b>

It was agreed, that the special study budget application (containerized freight traffic handled by Canada's ports) in the amount of \$7,000 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

The committee considered the following legislative budget application:

Summary of Expenditures	
Professional and Other Services	\$ 10,000
Transportation and Communications	\$ 8,000
All Other Expenditures	\$ 2,000
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 20,000</b>

It was agreed that the legislative budget application in the amount of \$20,000 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

At 8:03 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 12 mars 2008  
(13)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 h 25, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Oliver, Tkachuk et Zimmer (8).

*Également présents :* John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, et modifié le mardi 11 mars 2008, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

À 20 heures, le comité poursuit ses travaux en séance publique.

Le comité examine le budget suivant pour son étude spéciale (trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada) :

Résumé des dépenses	
Services professionnels et autres	4 500 \$
Transports et communications	500 \$
Toutes autres dépenses	2 000 \$
<b>TOTAL</b>	<b>7 000 \$</b>

Il est convenu que le budget pour l'étude spéciale (trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada), d'un montant de 7 000 \$, soit approuvé et soumis au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Le comité examine le budget suivant, relatif à l'étude de mesures législatives :

Résumé des dépenses	
Services professionnels et autres	10 000 \$
Transports et communications	8 000 \$
Toutes autres dépenses	2 000 \$
<b>TOTAL</b>	<b>20 000 \$</b>

Il est convenu que le budget relatif à l'étude de mesures législatives se chiffrant à 20 000 \$ soit approuvé et soumis au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

À 20 h 3, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :



OTTAWA, Wednesday, April 2, 2008  
(14)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Oliver and Tkachuk (8).

*In attendance:* John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, and modified on Tuesday, March 11, 2008, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports.

*WITNESSES:*

*Nunavut Tunngavik Inc.:*

Monica Ell, Director, Business and Economic Development.

*Arctic Gateway Council:*

Francis Schiller, Secretary.

Mrs. Ell made a statement and, with Mr. Schiller, answered questions.

At 7:20 pm., the Honourable Senator Mercer gave an update of his recent trip to Sidney, Nova Scotia.

At 7:30 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

OTTAWA, le mercredi 2 avril 2008  
(14)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Oliver et Tkachuk (8).

*Également présents :* John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, et modifié le mardi 11 mars 2008, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.

*TÉMOINS :*

*Nunavut Tunngavik Inc. :*

Monica Ell, directrice, Entreprises et développement économique.

*Arctic Gateway Council :*

Francis Schiller, secrétaire.

Mme Ell fait une déclaration puis, aidée de M. Schiller, répond aux questions.

À 19 h 20, l'honorable sénateur Mercer fait le point sur son récent voyage à Sidney, en Nouvelle-Écosse.

À 19 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 2, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

**Senator Lise Bacon** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** At the end of our meeting, I will ask Senator Mercer to tell us about his trip to Sydney and report on the same.

Today we are following our term of reference: To examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by Canada's Pacific gateway container ports, East Coast container ports and Central container ports, as well as current and appropriate future policies relating thereto.

We are pleased to welcome from the Nunavut Tunngavik Incorporated Ms. Monica Ell, Director, Economic and Business Development, Nunavut Tunngavik Inc.; and from the Arctic Gateway Council, Mr. Francis Schiller, Secretary. Welcome to our committee.

**Monica Ell, Director, Economic and Business Development, Nunavut Tunngavik Inc.:** I would like to thank you for the opportunity to talk with you today. Our president, Paul Kaludjak, was invited to this committee but he was recently re-elected as President of Nunavut Tunngavik Incorporated and they had scheduled a board meeting this week. He is up in Igloolik convening that meeting. On his behalf, I thank you for the opportunity to do this presentation.

My name is Monica Ell and I am here in my capacity as the Director of Economic and Business Development for NTI. I am here with Mr. Schiller in his capacity as Acting Secretary to the Arctic Gateway Council, a new coalition recently formed to promote the Arctic Gateway and Trade Corridor initiative.

We are here to ask for your help. Beginning today, we want you to help us ensure that our Arctic and Northern communities are not written out of Canada's future policies relating to ports and containerized freight.

As a committee, you can begin this process today simply by amending the Orders of Reference for your current study to include a reference to Canada's Arctic coast. As a committee, you can do this in less than 10 minutes with one vote.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 2 avril 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 15 pour étudier et faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** À la fin de notre réunion, je vais demander au sénateur Mercer de nous raconter son voyage à Sydney et de nous faire rapport sur ce qu'il y a vu.

Pour l'instant, nous allons nous en tenir à notre mandat : étudier et faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Nous sommes ravis d'accueillir Mme Monica Ell, directrice, Entreprises et développement économique de Nunavut Tunngavik Incorporated, et M. Francis Schiller, secrétaire du Arctic Gateway Council. Je souhaite à tous deux la bienvenue à cette réunion de notre comité.

**Monica Ell, directrice, Entreprises et développement économique, Nunavut Tunngavik Incorporated :** Je vous remercie de nous donner la possibilité de discuter avec vous aujourd'hui. Vous aviez invité notre président, Paul Kaludjak, à cette réunion, mais il vient d'être réélu président de Nunavut Tunngavik Incorporated. Cela l'a contraint à assister cette semaine à une réunion du conseil d'administration de cet organisme, prévue de longue date, qui se tient à Igloolik. Je vous remercie, en son nom, de nous avoir invités à vous faire cet exposé.

Je m'appelle Monica Ell, et je suis ici aujourd'hui à titre de directrice, Entreprises et développement économique, de Nunavut Tunngavik Incorporated, la NTI. Je suis accompagnée de M. Francis Schiller, secrétaire intérimaire du Arctic Gateway Council, une coalition récemment formée pour promouvoir le projet de la porte d'entrée et du corridor commercial de l'Arctique.

Nous sommes ici pour vous demander votre aide. Nous voulons que, à compter d'aujourd'hui, vous nous aidiez à obtenir la garantie que, dorénavant, les collectivités arctiques et nordiques ne seront plus laissées pour compte dans les politiques à venir du Canada concernant les ports et le fret conteneurisé.

Votre comité peut agir en ce sens dès aujourd'hui : il lui suffit tout simplement d'ajouter au texte de l'ordre de renvoi qui préside à vos travaux actuels la mention du littoral arctique canadien. Vous pouvez le faire en moins de dix minutes par un simple vote.



I would like to acknowledge my senator, Willie Adams, and I would also like to say I will not pinpoint Senator Mercer on the ports in Halifax as I did in Iqaluit.

First I will begin with a little bit of background about NTI. I have also provided our annual report for your reference so you will have a better understanding of what we are all about.

At NTI, our mission is to foster Inuit economic, social and cultural well-being through the implementation of the Nunavut Land Claims Agreement. We are governed by a board of directors that is directly elected by Inuit in Nunavut. In this process, NTI acts as advocates of Inuit interests, and we are responsible for the management of all Inuit-owned lands in Nunavut. We also provide a number of important programs, including support to Inuit development corporations and community economic development organizations, an elders pension plan and a harvester support program, among others.

As a committee, it is important for you to keep in mind that Nunavut alone accounts for 40 per cent of Canada's coastline.

In Nunavut, our aspirations and desires are not unlike those found amongst most people on Canada's other coastlines, be it Pacific or Atlantic. We want homes for our families, affordable healthy food choices, safe and secure schools for our children, access to health care, recreation facilities, good jobs, training and employment, and travel opportunities. Basically, we want to live happy, healthy and longer lives. These are common aspirations.

However, the current conditions in Nunavut and the challenges that we face every day are very different and unlike those found on any other coast in Canada. Our communities are "remote" communities, meaning we have no year-round road access. Everything that comes into our communities has to come in by air or sea. As a consequence, in Nunavut we have the highest cost of living in Canada.

Given the situation, you would think, given the importance of our air and sea links for re-supply, that our facilities would be very efficient across Nunavut, but they are not. Our communities completely lack the basic transportation infrastructure that most communities in the South take for granted. Our transportation costs and consequently the cost of everything that comes into and goes out of our communities are compounded by the fact that our communities lack this basic infrastructure.

In plain terms, the lack of infrastructure capacity in our communities increases our costs and reduces the services available to us. Less capacity equals more costs and fewer services.

J'aimerais saluer mon sénateur, Willie Adams, et dire au sénateur Mercer que je ne vais pas l'aiguillonner au sujet des ports de la région d'Halifax, comme je l'ai déjà fait à Iqaluit.

Permettez-moi tout d'abord de vous parler un peu de la NTI. Je vous ai aussi fait parvenir notre rapport annuel, à titre de référence, pour vous permettre de mieux saisir qui nous sommes et ce que nous faisons.

La mission de la NTI est de favoriser le mieux-être économique, social et culturel des Inuits par la mise en œuvre de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut. Nous sommes régis par un conseil d'administration directement élu par les Inuits du Nunavut. Dans ce processus, la NTI défend les intérêts des Inuits et est responsable de la gestion de toutes les terres appartenant aux Inuits au Nunavut. Nous offrons aussi de nombreux programmes importants, entre autres un programme de soutien aux sociétés inuites de développement et aux organismes de développement économique communautaire, un régime de retraite pour les aînés et un programme de soutien aux exploitants.

En tant que comité, vous devez vous souvenir que 40 p. 100 du littoral du Canada se situe au Nunavut.

Les aspirations et les désirs des citoyens du Nunavut ne sont pas différents de ceux de la plupart des gens qui vivent dans les autres régions côtières du Canada, sur l'Atlantique ou sur le Pacifique. Nous voulons des maisons pour nos familles, des aliments sains et abordables, des écoles où nos enfants seront en sécurité, l'accès à des services de santé, des installations de loisirs, de bons emplois, de la formation et des perspectives de travail et de voyage. Pour l'essentiel, nous voulons vivre plus longtemps, plus heureux et en meilleure santé. Ce sont des aspirations universelles.

Toutefois, la situation actuelle du Nunavut et les défis auxquels nous faisons face tous les jours sont très différents et ne ressemblent en rien à ceux des habitants de toute autre région côtière du Canada. Nos collectivités sont « éloignées », ce qui veut dire que nous n'avons pas de routes ouvertes toute l'année. Tout ce dont nos collectivités ont besoin doit venir par bateau ou par avion. C'est pourquoi le coût de la vie au Nunavut est le plus élevé au Canada.

Compte tenu de cette situation, on pourrait penser que les liaisons aériennes et terrestres sont tellement importantes pour notre approvisionnement que toutes les installations du Nunavut sont très efficaces, mais ce n'est pas le cas. Nos collectivités ne disposent d'aucune des infrastructures de base que presque toutes les collectivités du sud tiennent pour acquises. À nos coûts de transport, et par conséquent, au coût de tout ce qui arrive dans nos collectivités et qui en sort, s'ajoute le fait que nos collectivités ne disposent pas de ces infrastructures de base.

En termes clairs, l'absence d'infrastructures dans nos collectivités a pour conséquence d'augmenter nos coûts et de réduire les services qui nous sont offerts. Moins d'infrastructures, et donc moins de services, et des coûts plus élevés.

Right now, our communities do not have any docking facilities. Marine vessels have to anchor offshore, discharge the cargo — which, by the way, is increasingly containerized — use barges and then drag them up above the high water mark on the beach. This process takes time, increases the likelihood of damage and accidents and ultimately drives up costs.

For example, consider last year when the construction of our new hospital in Iqaluit was delayed for a whole year. Why? Because a large key steel frame was accidentally dropped off the barge. Everything had to be delayed until the next shipping season, which was the next summer.

Can you imagine such a delay happening in your communities? How do you factor for the costs of such delays in real terms, in human terms? What current and appropriate future policies can correct this situation? We have to break this cycle. That begins with dealing with our fundamental undercapacity in infrastructure.

This is where you can help us. Amend your current study's terms of reference to include Canada's Arctic. Look at issues we confront everyday. Visit our communities. Talk to our peoples.

In Nunavut, we are not looking for handouts from the federal government. We are not even looking for, as the old cliché goes, a hand-up. What we want is Canada and all it has to offer. That is it. We want the same benefits, opportunities and the capacity that Canada offers, provides for and makes available in its Southern regions to be made available up there in our local communities for the benefit of our peoples across Nunavut.

Another Senate committee recently visited Nunavut to study poverty. I will repeat for you what I said to them: Nunavut is not poor. Our land is rich. Our people are strong. Our communities just need the basic tools that Canada makes available to its communities in the South.

I ask senators to consider how Atlantic Canada would look today if the federal government had not invested in the Port of Halifax or if the federal government had not invested in all of those local small craft harbours.

In Nunavut right now we do not have any ports. There is Nanisivik, but it is so remote no local community will directly benefit. Iqaluit, Bathurst Inlet and Rankin Inlet, these are but a few examples of communities in Nunavut right now that are like Halifax without its ports. It is important to note that it is not a matter of Nunavut needing one port. We need several ports, and every community needs a small craft harbour or a wharf.

Again, Nunavut is approximately one fifth of Canada's land mass and 40 per cent of Canada's total coastline, yet we do not have any ports or wharves. Over 100 vessels were in and around

À l'heure actuelle, nos collectivités ne disposent d'aucune installation portuaire. Les navires doivent jeter l'ancre au large, décharger les marchandises, qui en passant sont de plus en plus conteneurisées, et utiliser des barges qui sont ensuite tirées sur la rive au-dessus du niveau de la marée haute. Ce processus prend du temps, augmente les possibilités d'avaries et d'accidents et finit par faire augmenter encore les coûts.

C'est ainsi que, l'an dernier, la construction de notre nouvel hôpital à Iqaluit a été retardée pendant un an. Pourquoi? Tout simplement parce qu'une pièce importante de la structure d'acier est tombée par accident de la barge qui la transportait. Toute la construction a été retardée jusqu'à la saison de navigation suivante. Il a donc fallu attendre l'été pour poursuivre les travaux.

Pouvez-vous imaginer un tel retard dans une de vos collectivités? Comment peut-on évaluer les coûts de ces retards en termes réels, en termes humains? Quelles politiques actuelles ou futures pourraient bien remédier à cette situation? Nous devons rompre ce cycle. Il faut d'abord s'attaquer à notre manque d'infrastructures de base.

C'est à ce niveau que vous pouvez nous aider. Vous devez modifier la portée de votre étude pour y inclure la région arctique du Canada. Tenez compte des problèmes auxquels nous faisons face tous les jours. Venez visiter nos collectivités. Venez parler à nos gens.

Le Nunavut ne demande pas la charité du gouvernement fédéral. Contrairement aux vieux clichés, nous ne voulons même pas de cadeaux. Tout ce que nous voulons, c'est faire partie du Canada et bénéficier de tout ce qu'il peut nous offrir. C'est tout. Nous voulons que les mêmes avantages, les mêmes possibilités et les mêmes capacités que le Canada offre et fournit dans ses régions plus au sud soient mises à la disposition de nos collectivités locales, pour le bien de tous les habitants du Nunavut.

Un autre comité sénatorial a récemment visité le Nunavut dans le cadre de son étude sur la pauvreté. Je vais vous répéter ce que j'ai dit devant ce comité : le Nunavut n'est pas pauvre. Notre terre est riche. Notre peuple est fort. Nous n'avons besoin que des outils de base que le Canada offre à ses collectivités du Sud.

Je demande aux sénateurs de se demander à quoi ressemblerait aujourd'hui le Canada atlantique si le gouvernement fédéral n'avait pas investi dans le port d'Halifax, ou dans tous ces ports locaux pour les petits bateaux.

Il n'y a actuellement aucun port au Nunavut. Nous avons le port de Nanisivik, mais il est tellement éloigné qu'aucune collectivité locale ne peut en profiter directement. Iqaluit, Bathurst Inlet et Rankin Inlet ne sont que quelques exemples de collectivités du Nunavut qui sont maintenant dans la situation d'Halifax sans son port. Il est important de souligner que les besoins ne se limitent pas à un port pour le Nunavut : nous avons besoin de plusieurs ports, et chaque collectivité a besoin d'un quai ou d'un port pour petites embarcations.

Encore une fois, le Nunavut n'a pas de ports ou de quais, alors qu'il constitue environ le cinquième des terres émergées du Canada et 40 p. 100 de son littoral. Au cours de la dernière



our waters last shipping season. Marine businesses are in our communities, and ships have no place to tie up — they are like ships that pass in the night.

These are the tools our communities need to make our own jobs in tourism, fishing, hunting, harvesting, processing, et cetera. These are the tools we need to take advantage of future opportunities in containerized freight traffic. If you think about it, can we really study the future of containerized freight in Canada without considering the opening of a northwest passage?

In Nunavut, to take advantage of these opportunities, we need the infrastructure. The current socio-economic conditions in Nunavut are complex, but a first critical step is to address the infrastructure undercapacity in our local communities, thereby reducing costs and improving services.

For this we need vision and leadership at the federal level. When it comes to our North, we need nation builders. This includes the vision and commitment to deliver on a plan that will finally connect all Canadians from coast to coast to coast, including Canadians in Arctic communities. This means forging critical new north-south links. Our communities need major significant investments across all modes of transportation, including marine, air, rail and road.

What is required is more than just \$26 million a year for the next seven years under the Build Canada fund. Nunavut requires billions of dollars in federal investments in basic infrastructure. Tens of billions of dollars, in fact, are required.

Just like the federal government is required to apply a certain percentage of its surplus to servicing its debt, perhaps a similar program could be put in place to ensure investments in Canada's North.

Our communities, peoples and businesses want to work with the federal government to develop a plan to make these investments happen. For example, we want to work with the federal government to implement an Arctic Gateway and Trade Corridor initiative, connecting our communities to the global supply chain through Canada's major hubs, gateways and corridors. For this to happen, our communities need the infrastructure, just like Canada's Pacific Gateway initiative required significant federal investments in the Ports of Vancouver and Prince Rupert. Our communities need the same; we deserve the same. We were encouraged by recent words from the federal Minister of Transport who confirmed before a committee in the other place that:

We have set aside money to be able to analyze and do the research on the new trends that are coming up. We do want to look at an Arctic gateway, and it will be an overarching strategy that should eventually come up.

saison de navigation, plus de cent navires sont venus dans nos eaux. Les possibilités commerciales maritimes abondent, et nous n'avons rien pour les accueillir... C'est une rencontre manquée.

Nos collectivités ont besoin de ces outils pour créer leurs propres emplois dans le tourisme, la pêche, la chasse, l'exploitation, la transformation, et cetera. Nous avons besoin de ces outils pour profiter des débouchés dans le trafic du fret conteneurisé. Quand on y pense, est-ce qu'on peut vraiment envisager l'avenir du trafic du fret conteneurisé au Canada sans tenir compte de l'ouverture du passage du Nord-Ouest?

Le Nunavut a besoin de l'infrastructure nécessaire pour tirer profit de ces avantages. La situation socioéconomique du Nunavut d'aujourd'hui est complexe, mais la première étape essentielle consiste à régler les lacunes des infrastructures dans nos collectivités, pour ainsi réduire les coûts et améliorer les services.

C'est pourquoi nous avons besoin d'une vision et d'un leadership au niveau fédéral. Notre Nord a besoin de constructeurs de nation. Nous avons besoin d'une vision et d'un engagement à mettre en place un plan qui réussira finalement à relier tous les Canadiens, d'un océan à l'autre, et à l'autre, y compris les Canadiens qui vivent dans des collectivités arctiques. Cela exige la création de nouveaux liens essentiels entre le Nord et le Sud. Nos collectivités ont besoin d'investissements importants dans tous les modes de transport, y compris le transport maritime, aérien, ferroviaire et routier.

Nous avons besoin de plus de 26 millions de dollars par année pendant les sept prochaines années du Fonds Chantiers Canada. Le Nunavut a besoin de milliards de dollars d'investissements du gouvernement fédéral dans son infrastructure de base, et même de dizaines de milliards de dollars.

Le gouvernement fédéral doit appliquer un certain pourcentage de ses surplus au service de la dette; un programme semblable pourrait sans doute être mis sur pied pour garantir des investissements dans le Nord du Canada.

Nos collectivités, nos citoyens et nos entreprises veulent collaborer avec le gouvernement fédéral pour préparer un tel plan d'investissement. Ainsi, nous voulons collaborer avec le gouvernement fédéral pour mettre en œuvre le projet de porte d'entrée et de corridor commercial de l'Arctique, qui vise à relier nos collectivités à la chaîne d'approvisionnement mondiale, par le biais des principaux centres, portes d'entrée et corridors du Canada, tout comme pour le projet de la porte d'entrée du Pacifique qui a nécessité d'importants investissements du fédéral dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert. Nos collectivités ont besoin de la même chose. Nous méritons la même chose. Nous trouvons d'ailleurs encourageant ce qu'a déclaré le ministre fédéral des Transports devant un comité de la Chambre, soit :

Nous avons d'ailleurs réservé des crédits qui seront affectés aux analyses et aux recherches sur les nouvelles tendances qui se dégagent. Nous réfléchissons déjà à une porte arctique et à l'adoption, dans cette région, d'une stratégie d'ensemble.

We encourage senators to support the minister and recommend, as part of your conclusions, that an Arctic gateway strategy be developed now. Hopefully, \$10 million to \$20 million can be made available to begin work on the strategy now.

I hope, in the development of Nunavut, people will look back to your committee and its study of containerized freight as the catalyst for change. We hope your committee will go down as the committee that amended your orders of reference to include the Arctic.

We also hope, in your conclusions, that you will recommend that the federal government significantly increase its investments in infrastructure for Nunavut. Our sustainable economic development begins with this.

We have distributed several background documents for the benefit of your committee. Thank you for your time and I welcome any questions.

**The Chair:** Thank you for an interesting presentation. I would like to know first, what is the relationship between the NTI and the government of Nunavut?

**Ms. Ell:** The land claims organization was set up back in the day so we could create a Nunavut government. We have articles in our land claims agreement to work collaboratively with the Nunavut government. There are several areas where we share documents and files.

We work quite a bit with the federal government. I do not know what our politician would have said.

**The Chair:** You work with your own Nunavut government as well.

**Ms. Ell:** Yes.

**Francis Schiller, Secretary, Arctic Gateway Council:** If I may supplement Ms. Ell's comment, I believe an overarching responsibility for NTI is to ensure that the commitments made in the Nunavut land claims agreement are delivered by the government of Nunavut. They have an accountability function to ensure those commitments are delivered on behalf of their beneficiaries, the Inuit, under the land claims.

**The Chair:** How is the NTI funded? Is it public, private or a combination of both?

**Ms. Ell:** It is sometimes hard to imagine this. People sometimes do not actually know that we are like a private corporation. It is a not-for-profit organization. We were given billions of dollars from the federal government and we actually use the interest from that to sustain our work through the years we will hopefully operate.

**The Chair:** It is both private and public?

Nous vous encourageons à appuyer le ministre et à recommander dans vos conclusions l'élaboration d'une stratégie sur la porte d'entrée de l'Arctique. Nous espérons qu'un montant de dix à vingt millions de dollars sera alloué dès maintenant à l'élaboration de cette stratégie.

Dans l'histoire du développement du Nunavut, j'espère qu'on se souviendra de ce comité et de son étude sur le fret conteneurisé comme d'un catalyseur du changement. Nous espérons que votre comité sera reconnu comme celui qui aura modifié son mandat pour y inclure l'Arctique.

Nous espérons aussi que vous recommanderez dans vos conclusions que le gouvernement fédéral augmente de façon significative ses investissements dans les infrastructures du Nunavut. C'est la première étape du développement économique durable du Nunavut.

Nous avons distribué à l'intention de votre comité plusieurs documents d'information. Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé et il me fera plaisir de répondre à vos questions.

**Le président :** Je vous remercie de cet exposé fort intéressant. J'aimerais d'abord vous demander quelles sont les relations entre la NTI et le gouvernement du Nunavut?

**Mme Ell :** L'organisme s'occupant des revendications territoriales a été mis sur pied à l'époque pour que nous puissions mettre sur pied un gouvernement du Nunavut. Les ententes sur les revendications territoriales que nous avons conclues comportent des dispositions qui nous amènent à collaborer avec le gouvernement du Nunavut. Nous échangeons nos documents et nos dossiers dans plusieurs domaines.

Nous travaillons aussi beaucoup avec le gouvernement fédéral. Je ne sais pas ce que nos politiciens auraient dit...

**Le président :** Vous travaillez également avec votre propre gouvernement, celui du Nunavut.

**Mme Ell :** Oui.

**Francis Schiller, secrétaire, Arctic Gateway Council :** Si je peux compléter ce qu'a dit Mme Ell, il me semble qu'une responsabilité essentielle de la NTI est de s'assurer que les engagements pris dans les ententes sur les revendications territoriales du Nunavut sont respectés par le gouvernement du Nunavut. La NTI a une fonction de responsabilisation qui l'amène, dans le cadre de l'application de ces ententes, à veiller à la tenue de ces engagements au nom de leurs bénéficiaires, les Inuits.

**Le président :** Comment la NTI est-elle financée? Est-ce par des fonds publics, privés ou par les deux?

**Mme Ell :** C'est parfois difficile à imaginer. Les gens ne réalisent pas toujours que nous fonctionnons comme une entreprise privée. La NTI est une société à but non lucratif. Nous avons reçu des milliards de dollars du gouvernement fédéral et nous utilisons les intérêts qu'ils génèrent pour poursuivre nos travaux, et nous espérons que cela durera longtemps.

**Le président :** Vous avez à la fois un financement privé et public?



**Ms. Ell:** We are like a private company. It is a not-for-profit organization that is specifically there for the land claims agreement settled between the federal government and beneficiaries of Nunavut.

**The Chair:** In your presentation you said Nunavut needs basic tools, such as roads and ports, to ensure its development. Can you describe the status of current infrastructure in Nunavut?

**Ms. Ell:** If you can imagine, Nunavut has several communities, none of which are connected by roads. We have to visit each other by air and sea only. We have one hospital for all of Nunavut.

**The Chair:** Let us say in the next decade; is there a plan for roads?

**Ms. Ell:** There are several plans, but they are mostly plans created by the mining companies, at this time.

**The Chair:** You also mentioned that Nunavut lacks docking facilities. As an example, can you tell the members of the committee the approximate cost of building a port for Iqaluit?

**Ms. Ell:** Iqaluit has a strategy for port development. Maybe Mr. Schiller has an idea of the cost for that.

**Mr. Schiller:** It varies from community to community. I think Iqaluit is looking for \$8 million to \$12 million or \$15 million. The prices vary. There is no standard. This is one of the challenges that the communities in Nunavut face, that the costing initiatives have not been done. This is in part why we are before you today, to encourage senators to recommend that the basic studies done for all other communities be done for the communities in Nunavut. Then the experts can provide that type of information for the necessary decision-making processes.

**The Chair:** It is difficult to know now.

**Mr. Schiller:** Exactly.

**Ms. Ell:** With consultation with the community.

**The Chair:** What is the mandate of the Arctic Gateway Council?

**Mr. Schiller:** Right now it is a coalition that has just been established. Its mandate is to try to provide a consensus and recommendations for decision makers on the implementation of a gateway and corridor initiative for the North. It is strictly member-driven. Right now, Nunavut Tunngavik Incorporated is the founding member and we expect more members to come on line shortly.

**Mme Ell:** Nous sommes comme une entreprise privée. La NTI est une société à but non lucratif qui est là précisément pour mettre en œuvre les ententes sur les revendications territoriales conclues entre le gouvernement fédéral et les bénéficiaires du Nunavut.

**Le président:** Dans votre exposé, vous avez indiqué que le Nunavut a besoin d'infrastructures de base, comme des routes et des ports, pour assurer son développement. Pouvez-vous nous décrire la situation actuelle des infrastructures au Nunavut?

**Mme Ell:** Je ne sais si vous ne pouvez l'imaginer, mais il y a au Nunavut un certain nombre de collectivités qui ne sont desservies par aucune route. Les seuls moyens de se rendre d'un endroit à un autre sont par la voie des airs ou par la mer. Il n'y a qu'un hôpital pour l'ensemble du Nunavut.

**Le président:** Est-il prévu, par exemple, au cours de la décennie à venir, de construire des routes?

**Mme Ell:** Il y a plusieurs projets, mais ils émanent pour l'essentiel du secteur minier, pour l'instant.

**Le président:** Vous avez également indiqué que le Nunavut ne dispose pas d'installations portuaires. Pourriez-vous préciser aux membres de ce comité, à titre d'exemple, ce qu'il en coûterait environ pour construire un port à Iqaluit?

**Mme Ell:** Iqaluit s'est dotée d'une stratégie de développement portuaire. M. Schiller a peut-être une idée des coûts de ce genre de travaux.

**M. Schiller:** Ils varient d'une collectivité à l'autre. Je crois me souvenir que, dans le cas d'Iqaluit, il s'agit d'un budget de 8 à 12 millions de dollars, ou peut-être de 15 millions de dollars. Les prix varient. Il n'y a pas de norme. Le fait que les coûts de telles initiatives n'aient pas été évalués sérieusement est l'une des difficultés auxquelles les collectivités du Nunavut sont confrontées. C'est une des raisons pour lesquelles nous sommes devant vous aujourd'hui, pour inciter les sénateurs à recommander que les études de base qui sont faites de façon usuelle pour les autres collectivités le soient également pour celles du Nunavut. Celles-ci faites, les experts pourront fournir l'information nécessaire à la prise de décisions.

**Le président:** Il est donc difficile de le savoir maintenant.

**M. Schiller:** C'est exact.

**Mme Ell:** Avec les consultations de la collectivité.

**Le président:** Quel est le mandat du Arctic Gateway Council?

**M. Schiller:** Il s'agit pour l'instant d'une coalition qui vient tout juste d'être mise sur pied. Son mandat est de tenter de parvenir à un consensus et de formuler des recommandations destinées aux décideurs sur la mise en place d'une initiative de porte d'entrée et de corridor pour le Nord. C'est un organisme qui vise uniquement à répondre aux besoins de ses membres. Pour l'instant, il comporte un membre fondateur, Nunavut Tunngavik Incorporated, et nous espérons que d'autres vont s'y joindre sous peu.

**The Chair:** Do you envisage the opening of a Northwest Passage to Nunavut in the future?

**Ms. Ell:** The Nunavut tourism boards and other agencies have been talking about it. I think International Polar Year was looking into it as well. I am not sure what their findings have been to date.

**The Chair:** This could also be studied with future funds that may be available?

**Ms. Ell:** I suppose so.

**Senator Oliver:** Thank you for your presentation. The key to your presentation, for me, is on page 10 of your report. I am interested in the business case for what you call the "Arctic Gateway and Trade corridor initiative" that is "connecting our communities to the global supply chain through Canada's major hubs, gateways and corridors." That is what we learned on the West Coast, in Prince Rupert, Vancouver, in Halifax, the East Coast and so on.

What is your business case? Why would someone go there? When the goods arrive in containers, where would they go? What would the advantage be in having an Arctic gateway trade corridor initiative in Nunavut?

**Ms. Ell:** To give you an example of what is happening right now, I will turn to the fisheries. When the fish or shrimp or what have you are caught in our waters they have to go to Greenland to dock their ships because there are no ports in our land. Either they have to go to Greenland or they go down to Halifax to off-load.

**Senator Oliver:** There are no processing plants there?

**Ms. Ell:** There is a small processing plan in Pangnirtung. Recently there were announcements for developing infrastructure there, which was very good news for Nunavut.

**Mr. Schiller:** A key point for senators to consider is that there is already containerized freight going into the Arctic. Increasingly, Arctic communities are receiving their resupply from vessels discharging containers. The reality is there is no capacity for these communities to receive this containerized freight.

**Senator Oliver:** Where are they discharging the containers?

**Mr. Schiller:** This is something that we hope senators appreciate: There are no ports in Nunavut.

**Senator Oliver:** Where are they discharging these containers?

**Le président :** Envisagez-vous l'ouverture d'une voie de navigation entre le passage du Nord-Ouest et le Nunavut à l'avenir?

**Mme Ell :** Les offices du tourisme du Nunavut et d'autres organismes en ont parlé. Je crois que le sujet a également été abordé à l'occasion de l'Année polaire internationale. Je ne sais pas à quelles conclusions ces organismes sont parvenus pour l'instant.

**Le président :** C'est aussi là une question qui pourrait être étudiée lorsque des fonds seront disponibles à l'avenir?

**Mme Ell :** J'imagine que oui.

**Le sénateur Oliver :** Je vous remercie de votre exposé. L'élément de votre rapport qui retient le plus mon attention se trouve à la page 11. Je m'intéresse à l'analyse de rentabilisation de ce que vous appelez « le projet de porte d'entrée et de corridor commercial de l'Arctique, qui vise à relier nos collectivités à la chaîne d'approvisionnement mondiale, par le biais des principaux centres, portes d'entrée et corridors du Canada. » C'est ce que nous avons appris sur la côte Ouest, à Prince Rupert, à Vancouver, à Halifax, sur la côte Est, et cetera.

Comment justifieriez-vous ce projet? Pourquoi quelqu'un irait-il à cet endroit? Si les marchandises arrivent dans des conteneurs, où iront-elles ensuite? Quel serait l'intérêt de lancer un projet de porte d'entrée et de corridor commercial de l'Arctique au Nunavut?

**Mme Ell :** Pour illustrer la façon dont les choses se déroulent actuellement, je vais vous donner l'exemple du secteur de la pêche. Les bateaux de pêche au travail dans nos eaux doivent aller débarquer leurs prises, qu'il s'agisse de poissons, de crevettes ou d'autres espèces, au Groenland parce qu'ils ne disposent d'aucun port sur notre territoire. La seule autre solution pour eux serait de naviguer en suivant les côtes jusqu'à Halifax pour y être déchargés.

**Le sénateur Oliver :** Il n'y a pas d'usine de transformation sur place?

**Mme Ell :** Il y a une petite usine de transformation à Pangnirtung. On a annoncé récemment que des infrastructures allaient y être construites, ce qui est une excellente nouvelle pour le Nunavut.

**M. Schiller :** Les sénateurs doivent savoir, et c'est important, que du fret conteneurisé arrive déjà dans l'Arctique. Les collectivités de l'Arctique reçoivent de plus en plus leurs approvisionnements dans des conteneurs qu'il faut décharger des navires, même si elles ne disposent d'aucun équipement particulier pour les manutentionner.

**Le sénateur Oliver :** Où les conteneurs sont-ils déchargés?

**M. Schiller :** C'est là précisément un point dont nous aimerions que les sénateurs soient conscients : il n'y a pas de port au Nunavut.

**Le sénateur Oliver :** Où ces conteneurs sont-ils donc déchargés?



**Mr. Schiller:** What happens is that the vessels have to moor off-shore. They bring their own barges with them, they discharge these containers onto the barges, they push the barges to the beach, drag the containers above the high-water mark, and that is where they are "destuffed."

It is understood at the community level that this process is not efficient. I will give you a recent example. A mayor recently said that we have to start to set up docking facilities so it is easy for companies to get in and out quickly. The faster the barges get in and out, the faster we get our items. We have to take some responsibility for that happening. A better port would help the mining companies, the shipping companies, and, most important, the community.

These are not experts in intermodal logistics speaking; they are local representatives who understand from seeing a sealfit discharge cargo that what is happening now contributes to inefficiencies at the local level.

I would turn your question around as well. There is an immense under-capacity in infrastructure in the North. The greatest concern is that as Canada rightfully embarks on a gateway and trade corridor initiative, leaving out the North will only increase exponentially the infrastructure deficit that these communities have. I would go further and say, they can tell you down to the hour how much time will be saved on shipping from Prince Rupert to markets in Chicago, but if you ask them what this means in terms of increasingly getting goods to northern communities, whether this helps northern communities, you do not get an answer.

I would turn around the question and ask, what is the business case for Canada not including the Arctic in the gateway and trade corridor initiative? The real question now is whether we study the future of containerized freight traffic in Canada without factoring in our third coastline, when three fourths of our coastline is in the North. I would turn that question around and ask what the business case is for continuing to exclude Arctic communities from these critical trade links being forged.

**Senator Oliver:** I am not against your proposal. I am just asking questions. You said about 100 vessels went through your waters last year. Have you done any kind of business analysis to determine the economic impact it would have on the communities in Nunavut, if those 100 vessels were to go to ports there?

**Mr. Schiller:** All of these vessels would be plying the waters because they would have an immediate interest, whether it is resupplying the communities for bulk or dry cargo fuel; they could be fishing vessels. Everyone would have an interest.

**M. Schiller :** Eh bien, les navires doivent mouiller au large. Ils ont leurs propres barges de débarquement qui servent à transporter les conteneurs à terre. Là, ils sont hâlés au-delà du niveau de la marée haute, puis vidés de leur contenu.

On sait fort bien dans la collectivité que ce n'est pas une solution efficace. Je vais vous en donner un exemple récent. Un maire a déclaré récemment qu'il faut commencer à construire des installations portuaires pour pouvoir procéder rapidement aux livraisons et aux expéditions. Plus les barges arrivent et repartent rapidement et plus rapidement nous obtenons nos produits. Nous devons assumer certaines responsabilités sur la façon dont les choses se déroulent. De meilleures installations portuaires constitueraient une aide pour les sociétés minières, les entreprises de navigation et, plus important encore, pour les collectivités.

Ce ne sont pas des spécialistes du transport intermodal ou de la logistique qui parlent ainsi; ce sont les représentants locaux qui ont réalisé que, au niveau local, il n'est pas efficace de procéder de cette façon.

Je vais prendre votre question dans l'autre sens. Les infrastructures sont très insuffisantes dans le Nord. Ce que nous craignons le plus, alors que le Canada se lance à juste titre dans une initiative de porte d'entrée et de corridor commercial, est que le fait de négliger le Nord ne fasse qu'accroître de façon exponentielle le déficit en infrastructures de nos collectivités. J'irai plus loin en vous disant que les décideurs peuvent vous dire à une heure près combien de temps serait économisé pour expédier des marchandises par bateau de Prince Rupert sur les marchés de Chicago, mais que si vous leur demandez dans quelle mesure cela améliorerait l'acheminement des marchandises dans le Nord, si cela aiderait les collectivités nordiques, vous n'obtiendrez pas de réponse.

J'aborderais donc la question différemment en demandant quel avantage y a-t-il pour le Canada à ne pas inclure l'Arctique dans son initiative de porte d'entrée et de corridor commercial? La vraie question qui se pose maintenant est de savoir si nous étudions l'avenir du fret conteneurisé au Canada sans tenir compte du tiers de notre littoral, alors que les trois quarts de celui-ci se trouvent dans le Nord. J'aborde donc la question dans l'autre sens et demande quel intérêt le Canada aurait à continuer à exclure les collectivités de l'Arctique de ces liens commerciaux essentiels qui sont mis en place.

**Le sénateur Oliver :** Je n'ai rien contre votre proposition. Je me pose simplement des questions. Vous avez dit qu'environ 100 navires se sont rendus dans vos eaux l'an dernier. Avez-vous procédé à une sorte quelconque d'analyse pour déterminer les retombées économiques dont auraient profité les collectivités du Nunavut, si ces 100 navires avaient pu s'y amarrer dans des ports?

**M. Schiller :** Tous ces navires sillonnaient les eaux parce qu'ils y trouvaient leur intérêt, qu'il s'agisse d'approvisionner les collectivités en y livrant des marchandises en vrac, des marchandises sèches ou du carburant. Il pourrait aussi s'agir de

There are economic interests that are plying the waters; they do not have adequate infrastructure capacity.

**Senator Oliver:** Is there any economic impact study of those vessels?

**Mr. Schiller:** I am not sure I could answer that, although we would welcome such a study if it were to be done.

**Senator Mercer:** It is good to see you again, having just returned from the North myself with the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry in its study of rural poverty. I have a much better appreciation of your presentation having just been there.

When you go to communities such as Rankin Inlet or Iqaluit, you realize they have very good airports. We came in at Rankin Inlet and then went to Iqaluit. You look around and see that the community is thriving, but everything has come in by air or by barge. It is boggles the mind. There are two main things we are looking to the North for — development and to protect our sovereignty in the North. We have nothing there to help them.

When I was in Iqaluit, someone who appeared before the other committee said that there is a port, I think, north of Iqaluit in an old mining community; the mine has now been abandoned.

To put it in context for my colleagues on the committee, if I understand it correctly, there is a wharf that might be useable but there is no community there. That community, if you were to use it, is not connected to any other community, so it is of no use to the rest of the people on Baffin Island. It is isolated because of that.

In your estimation for the entire territory, which is a huge part of our country, how many ports would we need in order to properly service the territory? Would it be one on Baffin Island somewhere and one on the mainland, perhaps Rankin? There are so many islands; I think it is recognized that it is impossible to service all the islands.

Are we talking one, two or three? What is the optimum number?

**Mr. Schiller:** The government of Nunavut would envision three deep-water facilities, basically in the three regions of Nunavut — on Baffin, the Kitikmeot and in the Kivalliq. They have a few specific communities in mind.

You are right, senator, that it is not economically feasible to provide necessarily a port in every community, but we believe it is feasible to begin the process of providing the breakwaters. There is a spectrum of infrastructure between

bateaux de pêche. Tout le monde y trouverait son intérêt. Les eaux sont sillonnées par des intérêts économiques tout autant que par des bateaux et ceux-ci ne disposent pas d'infrastructures adaptées.

**Le sénateur Oliver :** Savez-vous si une étude sur les répercussions économiques de ces navires a été faite?

**M. Schiller :** Je ne suis pas sûr d'être en mesure de répondre à cette question, mais je serais ravi de voir une telle étude si quelqu'un devait la faire.

**Le sénateur Mercer :** C'est agréable de vous revoir, alors que je reviens moi-même du Nord avec le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, qui s'y est rendu pour étudier la pauvreté en milieu rural. Le fait de m'y être rendu me permet d'avoir une bien meilleure appréciation de votre exposé.

Quand vous vous rendez dans des collectivités comme Rankin Inlet ou Iqaluit, vous constatez qu'elles disposent d'excellents aéroports. Nous sommes arrivés par Rankin Inlet et nous nous sommes ensuite rendus à Iqaluit. Vous regardez autour de vous et vous voyez une collectivité prospère, mais tout doit venir par avion ou dans des barges. C'est stupéfiant. Il y a deux grands sujets qui retiennent notre attention dans le Nord : le développement économique et l'affirmation de notre souveraineté. Il n'y a rien là pour appuyer ces deux objectifs.

Alors que j'étais à Iqaluit, un témoin qui a comparu devant l'autre comité a expliqué qu'il y a un port qui, si je me souviens bien, se trouve au Nord d'Iqaluit dans une ancienne collectivité minière. La mine a maintenant cessé d'être exploitée.

Afin de situer le contexte pour le bien de mes collègues siégeant au comité, si je comprends bien, il y a là un quai qui pourrait être utilisé, mais il n'y a pas de collectivité aux alentours. Cette collectivité, si vous deviez utiliser ce quai, n'est reliée à aucune autre, et ce quai ne présente donc aucun intérêt pour le reste de la population de l'île de Baffin. C'est pour cela qu'il est isolé.

Pour l'évaluation que vous en faites pour l'ensemble du territoire, qui constitue une part énorme de notre pays, de combien de ports auriez-vous besoin pour desservir comme il convient le territoire? S'agirait-il d'un port quelque part sur l'île de Baffin et d'un autre sur le continent, peut-être à Rankin? Il y a tant d'îles... Je crois que tout le monde convient qu'il est impossible de desservir toutes les îles.

Parlons-nous ici d'un, deux ou trois ports? Quel est le nombre optimal?

**M. Schiller :** Le gouvernement du Nunavut envisage trois ports en eau profonde, situés chacun dans l'une des trois régions du Nunavut, soit sur l'île de Baffin, dans la région de Kitikmeot et dans celle de Kivalliq. Cela permettrait de desservir quelques collectivités précises.

Vous avez raison, sénateur. Il ne serait pas justifié, en termes économiques, de vouloir construire un port dans chaque collectivité, mais nous pensons qu'il y aurait avantage à commencer par construire des brise-lames. Il y a toute une gamme



a breakwater and a deep-water port, such as small craft harbours. The idea is to begin the process.

You noted the airport. Most of the airports in Nunavut were built by the Americans many years ago, just as a point of interest.

**Senator Mercer:** That was during the DEW Line. That is important, because we should not take any credit or bows for what we have done because we have not done a heck of a lot there.

There are opportunities here, though, that we need to talk about for the rest of Canada. With the establishment of ports, whether it be one, two or three, there are opportunities from Halifax, Montreal or Quebec City to the North to do the short-sea shipping of containers, because now you have to wait. That makes some sense.

Have there been any studies done on how we would prefabricate a port, not the three major ones but the small craft harbours? Because currently we have a problem with ice in the winter, which causes huge problems with small craft harbours.

Has there been any analysis done by the economic council in Nunavut with respect to what opportunities may arise if we continue to see global warming and the absence of ice at its current level? There was lots of ice when I was there, although we were close to Rankin Inlet and Iqaluit, but if we went out further there was open water, which was still unusual.

**Ms. Ell:** We welcome a study of sorts. There are opportunities there, if monies were made available to do some sort of a study in a cold climate, although I would like to point out we have been having the same or similar weather as in Manitoba. If there are ports there, and I am sure there must be — Churchill as an example — we have the same weather.

We also have the same sort of tides as the Bay of Fundy. Iqaluit has the second largest tide globally, so there is a similarity there. If it can work in the Bay of Fundy, it can probably work where we are.

**Mr. Schiller:** There are opportunities in short-sea shipping for servicing and resupply from Montreal, Goose Bay and Churchill, and on the western Arctic side as well. Of course, with global warming there are many references and a lot of talk about the Northwest Passage. It is critical in this process that the local communities themselves be consulted in the discussion on the opening of the Northwest Passage.

We have a number of initiatives and groups looking at it, but it is critical in this process that those communities and the peoples that live on these lands be consulted and participate

d'infrastructures entre un simple brise-lame et un port en eau profonde, par exemple des ports pour petits bateaux. Ce qui importe est de commencer.

Vous avez vu l'aéroport. La plupart des aéroports du Nunavut ont été construits par les Américains il y a de nombreuses années. C'est une chose qu'il est bon de préciser.

**Le sénateur Mercer :** C'était à l'époque du Réseau d'alerte avancée. C'est un élément important parce qu'il ne faut pas que nous cherchions à en tirer un crédit quelconque parce que nous n'avons pas fait grand-chose dans ces régions.

Ces régions offrent des possibilités dont nous devons parler avec le reste du Canada. En construisant des ports, qu'il s'agisse d'un, de deux ou de trois, nous verrions apparaître la possibilité d'expédier des marchandises à partir d'Halifax, de Montréal ou de Québec vers le Nord pour y acheminer des conteneurs, parce que nous devons attendre maintenant. Cela semble logique dans une certaine mesure.

Des études ont-elles été faites sur la façon de réaliser des ports préfabriqués, non pas pour les trois grands souhaités mais pour les infrastructures destinées aux petits bateaux? Nous sommes maintenant confrontés au problème posé par la glace en hiver qui a des conséquences très lourdes sur les ports pour petits bateaux.

Un organisme économique a-t-il procédé à une analyse au Nunavut des retombées qui pourraient apparaître si le réchauffement climatique se poursuit au niveau mondial et si le recul des glaces se stabilise au niveau actuel? Il y avait beaucoup de glace quand je m'y suis rendu, même si nous étions proches de Rankin Inlet et d'Iqaluit, mais les eaux libres n'étaient pas loin, ce qui était relativement inhabituel.

**Mme Ell :** Nous serions ravis que l'on fasse une étude de ce genre. Il y a des possibilités dans le Nord, si des fonds sont disponibles pour réaliser un genre d'étude dans un climat froid, même si j'aimerais signaler que nous avons eu un temps comparable à celui du Manitoba. S'il y a des ports dans cette province, et je suis sûre qu'il y en a, Churchill par exemple, nous avons le même temps.

Nous avons également des marées qui se comparent à celles de la baie de Fundy. Le marnage mesuré à Iqaluit est le second au monde, et il y a donc des similitudes là aussi. Si les choses peuvent fonctionner dans la baie de Fundy, il peut probablement en être de même là où nous nous trouvons.

**M. Schiller :** Il y a des possibilités de transport par voie maritime sur courtes distances pour desservir et réapprovisionner la région à partir de Montréal, de Goose Bay et de Churchill, et sur le côté occidental de l'Arctique également. Bien évidemment, toute la question du réchauffement climatique amène à évoquer fréquemment le passage du Nord-Ouest, et même à beaucoup en parler. Il est essentiel, dans le cours de ce processus, que les collectivités locales soient elles-mêmes consultées lorsque l'ouverture du passage du Nord-Ouest fera l'objet de discussions.

Un certain nombre d'initiatives et de groupes se penchent sur ces questions, mais il est essentiel que les collectivités et les personnes qui vivent sur ces terres soient consultées et participent

in these decision processes. We welcome the opportunity for study. Further study is a key theme for us and that is why we are here before you today.

**Senator Mercer:** With respect to the other potential development, we talked about the potential and the need to service the residents there now, but there are tremendous potentials for minerals and gas and oil. In your presentations to other committees and to governments, and as the Government of Nunavut makes presentations, and as companies come to the territory and are exploring and discovering minerals, gas and oil, et cetera, it would seem to me if we want to exploit the North, the exploitation needs to have an infrastructure that allows us to do that, which is both beneficial for the residents of Nunavut as well as the companies exploiting the minerals and the rest of the country, who benefit by the wealth. The greater the wealth in the North, the less the demand there is for the rest of us to help. I think we should be happy to help, but as the old saying goes, a high tide raises all boats. Has that been part of the program that the Government of Nunavut has been doing?

**Mr. Schiller:** I would not want to speak for the Government of Nunavut. There is a lot of activity. It is important to keep in mind that often the mining activity is not necessarily located close to the communities. Sometimes the infrastructure investments made specifically for the mining operations are temporary or abandoned after the fact. That brings us back to your reference to Nanisivik as a community where there is a deepwater facility that this government has committed to refurbish. That is positive but at the same time, it is remote and isolated.

However, there are ways the government could be involved — for example, the resupply of Alert. The Government of Canada and the Department of National Defence do not resupply via Nanisivik; they resupply via Greenland. These are the kinds of approaches that can be looked at. If we are going to resupply our installations across the Arctic, perhaps we could have a Canada-first approach, where we make a focus on using the existing communities in our North to resupply our North.

**Senator Eyton:** Can you help me with NTI? When was it formed, how is it governed and who does it represent in terms of numbers? I am trying to get some sense of the organization you speak for.

**Ms. Eli:** NTI was created about a decade ago. It is in existence for its beneficiaries, which are the Inuit in Nunavut. Its sole purpose is for the benefit of the Inuit in Nunavut and the land claims agreement. There are more than 30 articles in there that are agreements between the Government of Canada, our organization and the Government of Nunavut. The three parties agreed to work together.

à ces processus de prise de décisions. Nous serions ravis que l'on réalise des études. Le besoin d'études plus poussées est un thème dominant pour nous et c'est pourquoi nous sommes parmi vous aujourd'hui.

**Le sénateur Mercer :** En ce qui concerne les autres développements éventuels, vous avez parlé de la possibilité et de la nécessité d'assurer des services aux résidents de ces régions, mais les secteurs des mines, du gaz et du pétrole offrent aussi des possibilités énormes. Dans les exposés que vous avez faits devant les autres comités et paliers de gouvernement, et comme le gouvernement du Nunavut fait aussi des exposés, et que les entreprises viennent explorer et découvrir des minéraux, du gaz, du pétrole, et cetera, dans les territoires, il me semble que si nous voulons exploiter le Nord, il nous faut disposer d'infrastructures le permettant, qui profiteront à la fois aux résidents du Nunavut et aux entreprises exploitant les minéraux, et au reste du pays, qui lui profitera de la richesse ainsi générée. Plus le Nord sera riche et moins il nous demandera à tous de l'aider. Je crois que nous serions ravis d'apporter de l'aide, mais pour citer un vieil adage, tous les bateaux montent avec la marée. Cela fait-il partie du programme que le gouvernement du Nunavut met en œuvre?

**M. Schiller :** Je ne saurais m'exprimer au nom du gouvernement du Nunavut. Il y a beaucoup d'activités dans le territoire. Il est important de garder à l'esprit que l'activité minière n'est pas toujours implantée à proximité des collectivités. Il arrive que les investissements en infrastructures destinés au secteur minier soient temporaires ou abandonnés une fois l'exploitation terminée. Cela nous ramène à ce que vous disiez de Nanisivik, soit une collectivité dotée d'un port en eau profonde que ce gouvernement s'est engagé à remettre en état. C'est une bonne chose, mais en même temps, c'est un endroit isolé et éloigné.

C'est ainsi que le gouvernement pourrait changer ses façons de procéder, par exemple pour approvisionner le Réseau d'alerte. Le gouvernement du Canada et le ministère de la Défense nationale le font à partir du Groenland et non pas de Nanisivik. C'est le genre d'approche que l'on pourrait étudier. Si nous avons l'intention de réapprovisionner nos installations dans tout l'Arctique, nous pourrions peut-être adopter une approche du type « Canada d'abord », avec laquelle nous mettrions l'accent sur l'utilisation des collectivités actuelles implantées dans notre Nord, pour approvisionner les régions éloignées de celui-ci.

**Le sénateur Eyton :** Vous pouvez peut-être me donner des précisions sur la NTI. Quand elle a été créée, comment est-elle administrée et combien de personnes représente-t-elle? J'essaie de me faire une idée de l'organisation au nom de laquelle vous parlez.

**Mme Eli :** La NTI a été créée il y a une décennie. Elle est au service des bénéficiaires, soit des Inuits du Nunavut. Ses seules raisons d'être sont de travailler pour le bien des Inuits du Nunavut et de mettre en œuvre les ententes sur les revendications territoriales. Il y a plus de 30 questions qui font l'objet d'ententes entre le gouvernement du Canada, notre organisation et le gouvernement du Nunavut. Les trois parties ont convenu de collaborer.



We gave up our rights so that we could do the work on the agreements. It is like a land claim agreement. It is almost like a treaty.

**Senator Eyton:** NTI came out of the agreements that were made with the Nunavut and federal governments, and it is a practical expression of those agreements. It is the organization representing your community that is trying to give effect to the agreements, is that correct?

**Ms. Ell:** We are trying to have implementation of the agreements in the land claims. There is still a lot of work to be done.

**Senator Eyton:** Will there be more agreements?

**Ms. Ell:** No, there are around 32 articles; it has been 10 years and we still have not implemented all of them. We are trying to implement. We need to work with the governments to implement those articles.

For example, article 24 in the land claim agreement, with which I am familiar, is a preferential agreement for businesses in Nunavut. The Nunavut government has created what is called an "NNI" policy, a policy that is like a preferential treatment for businesses that are 51 to 100 per cent owned by Inuit. If they were to get contracts under that policy, they would be given preference so that they could outbid other businesses to get more contracts from the territorial government.

**Senator Eyton:** How are you governed? I assume there is a governing council.

**Ms. Ell:** There is a board. As I mentioned, our president was recently elected back into a three-year term. He was elected by all the Inuit of Nunavut. We have other members that are elected by the regional Inuit associations and their presidents sit on our board.

They have an extra member, and our board also has two other members. One is the vice-president of finance and a second vice-president. NTI has three executive members. The other three are presidents of other Inuit organizations from the regions.

**Senator Eyton:** What is your role?

**Ms. Ell:** I am in one of the departments run by the organization.

**Senator Eyton:** I understand something of your composition. How many people can you say you represent?

**Ms. Ell:** Around 27,000. I am looking at Senator Adams there; he may have the answer.

**Senator Adams:** It is 29,000.

**Mr. Schiller:** If I may add to those comments, it is important to appreciate that NTI is really a hybrid organization in that it is unique and has a unique role in the governance of Nunavut.

Nous avons abandonné nos droits afin de pouvoir travailler sur les ententes. Cela se rapproche d'une entente sur les revendications territoriales. C'est presque comme un traité.

**Le sénateur Eyton :** La création de la NTI a découlé des ententes conclues entre le gouvernement fédéral et celui du Nunavut, et c'est une manifestation concrète de ces ententes. C'est l'organisme représentant notre collectivité qui s'efforce d'appliquer concrètement les ententes. Est-ce bien cela?

**Mme Ell :** Nous essayons effectivement de mettre en œuvre les ententes sur les revendications territoriales. Il reste beaucoup de travail à faire dans ce domaine.

**Le sénateur Eyton :** D'autres ententes seront-elles conclues?

**Mme Ell :** Non. Aujourd'hui, cela concerne environ 32 dispositions. Cela a duré dix ans et nous ne les avons pas encore toutes mises en œuvre. Nous essayons de le faire. Nous devons collaborer avec les gouvernements pour mettre en œuvre ces dispositions.

C'est ainsi que la disposition 24 de l'Entente sur les revendications territoriales, que je connais bien, s'assimile à un accord accordant la préférence aux entreprises implantées au Nunavut. Le gouvernement du Nunavut a instauré ce qu'il appelle la politique « NNI », qui revient à accorder un traitement préférentiel aux entreprises appartenant en majorité à des intérêts inuits. En vertu de cette politique, lors de la passation de marchés, le gouvernement accorde la préférence à ces entreprises pour leur permettre de l'emporter sur les autres afin qu'elles obtiennent davantage de contrats du gouvernement territorial.

**Le sénateur Eyton :** Comment êtes-vous administrés? J'imagine qu'il y a un conseil d'administration.

**Mme Ell :** Il y a effectivement un conseil d'administration. Comme je l'ai indiqué, notre président vient récemment d'être réélu pour une durée de trois ans. Il l'a été par tous les Inuits du Nunavut. Nous avons d'autres membres élus par les associations régionales inuites et leur président siège à notre conseil.

Ils disposent d'un siège de plus à la table du conseil et notre conseil en a deux. L'un est celui du vice-président des finances et l'autre est réservé à un autre vice-président. NTI a trois membres exécutifs. Les trois autres sont présidents d'autres organisations inuites de la région.

**Le sénateur Eyton :** Quel est votre rôle?

**Mme Ell :** J'appartiens à l'un des services de l'organisation.

**Le sénateur Eyton :** Je commence à mieux comprendre la composition de votre organisme. Combien de personnes dites-vous représenter?

**Mme Ell :** Environ 27 000. Je me tourne ici vers le sénateur Adams, qui a peut-être la réponse.

**Le sénateur Adams :** Le bon chiffre est 29 000.

**M. Schiller :** Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, il est important de réaliser que la NTI est en réalité un organisme hybride en ce sens qu'elle est unique de par sa nature et qu'elle

The members of their board are directly elected by all Inuit over the age of 16 in Nunavut. It is very reflective and accountable to their peoples and they are also responsible. They are technically the owners of all Inuit lands covered under the land claim agreement. It is not the Government of Nunavut that owns the lands; it is NTI, which administers on behalf of their peoples.

**Senator Eyton:** In your remarks, you talked about the need for investment and I do not think anybody here would question that. It is clear that there should be some level of service for the community. It is a relatively small community, but there should be some level of service and it should be something better than offloading a container shipment and putting it on a barge. I am familiar with a number of mining operations in the Arctic, with considerable investment at work, but there is an economic reason for that.

You talked about some billions of dollars, which is a stretch when you are talking about 20,000 or 30,000 people, unless you can tag on some other economic benefits. It seems to me that you have to identify the one or two or three projects that are reasonable and that the government might consider.

If you had your druthers, where would you start?

**Mr. Schiller:** I think that the first priority would be the formal establishment of a federal Arctic gateway and trade corridor initiative which began the process of looking at how each community across the Arctic can be integrated into the gateways and trade corridors that are currently being currently established. That is the nice thing about the gateway and trade corridor approach: The focus is on all modes of transportation and how they work together.

From the position of seeing how Arctic communities can integrate, we can develop that list of priority infrastructure projects from that point of reference.

**Senator Eyton:** I can understand transportation but it seems you are really talking about either air lift or by sea.

**Mr. Schiller:** Also rail and road links, in some cases. There is a strong link once you get into containerized freight, into road and rail links, as well. Also, there is a handling capacity that follows from that.

**Senator Eyton:** Yes. I find it hard to think that a facility in the far North would be competitive with, say, a Prince Rupert fully geared and running. One is open year round — and that would not be.

joue un rôle unique dans la gouvernance du Nunavut. Les membres de son conseil d'administration sont élus directement par tous les Inuits âgés de plus de 16 ans du Nunavut. C'est un organisme très représentatif et responsable devant la population. D'un point de vue technique, les membres de son conseil d'administration sont les propriétaires de toutes les terres inuites régies par l'entente sur les revendications territoriales. Les terres n'appartiennent pas au gouvernement du Nunavut. C'est la NTI qui les administre au nom du peuple inuit.

**Le sénateur Eyton :** Dans vos commentaires préliminaires, vous avez parlé de la nécessité d'investir et je ne crois pas que qui que ce soit mette en doute cette nécessité. Il est évident qu'il devrait y avoir un certain niveau de service assuré à la collectivité. C'est une collectivité relativement petite, mais cela n'empêche qu'elle devrait bénéficier d'un certain niveau de service et cela devrait aller au-delà du simple déchargement de fret conteneurisé au moyen de barges. Je connais bien un certain nombre d'exploitations minières de l'Arctique, qui ont nécessité des investissements considérables, mais il y a des raisons économiques à cela.

Vous avez parlé de quelques milliards de dollars, ce qui fait beaucoup en regard de 20 000 à 30 000 personnes, à moins que vous ne puissiez parler d'autres retombées économiques. Il me semble que vous devriez identifier un ou deux projets, voire trois, qui sont raisonnables et que le gouvernement pourrait étudier.

S'il n'en tenait qu'à vous, par où commenceriez-vous?

**M. Schiller :** Je crois que la priorité serait le lancement officiel d'un projet fédéral de porte d'entrée et de corridor commercial de l'Arctique qui débiterait par l'étude de la façon dont chacune des collectivités de l'Arctique peut être intégrée à la porte d'entrée et au corridor commercial qui sont actuellement mis en place. L'un des aspects intéressants de l'approche de la porte d'entrée du corridor commercial est qu'elle met l'accent sur tous les modes du transport et sur la façon dont ils peuvent s'intégrer.

Lorsque nous aurons vu comment les collectivités de l'Arctique peuvent s'intégrer, nous disposerons d'un point de référence à partir duquel nous serons en mesure d'élaborer la liste des projets prioritaires d'infrastructures.

**Le sénateur Eyton :** Je peux fort bien comprendre que vous vous intéressiez au transport, mais il semble qu'il s'agit dans la réalité de transport aérien ou de transport maritime.

**M. Schiller :** Il s'agit également dans certains cas de transport ferroviaire et de liens routiers. Quand vous vous lancez dans le transport de fret conteneurisé, il y a alors des liens étroits avec les réseaux routiers et ferroviaires également. Il en découle aussi une capacité de manutention.

**Le sénateur Eyton :** Oui. J'ai du mal à croire qu'une installation située dans le Grand Nord serait concurrentielle avec, par exemple, celles de Prince Rupert qui sont parfaitement équipées et qui fonctionnent bien. L'une est accessible toute l'année et l'autre ne le serait pas.



**Senator Adams:** Nunavut had three regions; it was so big. There was the area around Hudson Bay. Ms. Ell was living in Baffin and it was called Baffin region. In the West, it went up to Cambridge Bay and Coppermine. There was one community, Pelly Bay, built by air lift alone. About 10 years ago, the Canadian Coast Guard finally started to go up there to the community. It was built by only air lift — housing and everything — in the 1960s and 1970s. Even now cargo for there has to go up to Nanisivik and cargo coming from that one community has to unload from Nanisivik and other cargo from Montreal. The Coast Guard has to get up there and unload the stuff to go to Pelly Bay. That is where they operate now in one community. You see how much it costs to operate up there in the community.

We are talking about containers. Small organizations and companies usually get containers and have them delivered to the house or the motel, and they pay for it. They cannot afford sea lift. I think that is the system that works right now in Nunavut.

In the meantime, in places like Rankin Inlet, every time sea lift comes in, it is on the radio. People come down to the store to unload the containers and that way you can send it back in the ship that brought it. There is a problem with tides, because there are some very high tides in places like Iqaluit in the last few years. As long as the sea is flat, ships come into the shore as soon as the tide goes out and the trucks back into the ship. They can load cargo from the ship but as soon as there is a tide they cannot get to the ships any more. That is the system right now.

There was a recommendation to Nunavut for some of the harbours up there in the estimates. This year's budget said over \$40 million, especially for Baffin and around Rankin Inlet and Hudson Bay. Only one community has received money this year, Pangnirtung. I think it was about \$8 million. Sometimes the ship has to go in there and load up the fish they have caught. Last year, they had to take it down to the fish plant. At Pangnirtung, we had 200 tonnes of fish and turbot every year, taken from Cumberland Sound when they fish through the summer to take to the fish plant. After that, the ship next year had to go back again down south.

In the meantime, I think there is a corporation that has been operating for a few years, operating the sea lift up there and things like that. Maybe you can give me some idea about, maybe Ms. Ell understands, what is the split of ownership of those ships between Nunavik and Nunavut. Even other companies will have to have a partnership with them — the sea lift up there in Nunavut — in the future.

**Le sénateur Adams :** Le Nunavut comportait trois régions. C'est un territoire si grand... Il y a la région entourant la baie d'Hudson. Mme Ell vivait à Baffin, dans un ce qui s'appelait la région de Baffin. Elle s'étendait vers l'Ouest jusqu'à Cambridge Bay et Coppermine. Il y avait là une collectivité, celle de Pelly Bay, qui avait été construite en faisant uniquement appel au transport aérien. Il y a environ dix ans, la Garde côtière canadienne s'est enfin rendue dans cette collectivité. Tout a été construit grâce au transport aérien pendant les années 1960 et 1970, les logements comme tout le reste. Même de nos jours, les marchandises qui s'y rendent doivent transiter par Nanisivik au nord et celles qui en proviennent doivent y être déchargées, en même temps que d'autres marchandises provenant de Montréal. La Garde côtière doit s'y rendre et décharger ce qui doit aller à Pelly Bay. C'est ainsi qu'ils fonctionnent maintenant pour approvisionner cette collectivité. Vous imaginez ce qu'il peut en coûter pour avoir des activités dans la collectivité.

Nous parlons de conteneurs. En règle générale, les petits organismes et les entreprises font venir des conteneurs qui sont livrés au domicile de la personne ou au motel, et ils en paient le coût. Ces personnes ne peuvent s'offrir le transport aérien. Je crois que c'est comme cela que les choses fonctionnent maintenant au Nunavut.

Dans l'intervalle, dans des endroits comme Rankin Inlet, chaque fois que des marchandises arrivent par voie maritime, la radio prévient tout le monde. Les gens se rendent au magasin pour décharger le conteneur qui peut ensuite repartir sur le navire qui l'a apporté. Les marées posent parfois des problèmes parce qu'au cours des dernières années on a observé un marnage important dans des endroits comme Iqaluit. Tant que la mer est belle, les barges peuvent s'approcher et, dès que la marée baisse, les camions peuvent y accéder. Ils peuvent décharger les barges jusqu'à ce que la marée monte à nouveau. C'est le système utilisé maintenant.

Une recommandation a été faite au Nunavut sur l'utilisation des fonds figurant dans le budget prévu pour certains ports. Le montant activité cette année serait supérieur à 40 millions de dollars, en particulier pour les régions de Baffin, de Rankin Inlet et de la baie d'Hudson. Une seule collectivité a reçu de l'argent cette année, Pangnirtung. Je crois qu'il s'agissait d'environ huit millions de dollars. Un bateau devait parfois s'y rendre pour charger le poisson pêché. L'an dernier, il a dû livrer sa cargaison à l'usine de transformation du poisson. À Pangnirtung, nous recevons chaque année 200 tonnes de poisson, et en particulier de turbot, pêché dans la baie Cumberland, tout au long de l'été. L'année suivante, le bateau a dû retourner dans le Sud.

Pendant ce temps, je crois qu'il y a une entreprise en activité depuis plusieurs années qui opère un service de transport maritime et d'autres services du genre. Vous pouvez peut-être me fournir quelques éclaircissements là-dessus et peut-être que Mme Ell sait dans quelle proportion ces navires appartiennent au Nunavik et au Nunavut. Même les autres entreprises devront mettre sur pied des partenariats avec elle, celle s'occupant de transport maritime là au Nunavut, à l'avenir.

Do you have an idea of the percentage split between Nunavik and Nunavut — Nunavik is in Quebec and its Makivik Corporation has a partnership with the Inuit people up there with investments in businesses such as airlines?

**Ms. Ell:** Mr. Schiller works closely with Nunavut Eastern Arctic Shipping, or NEAS, one of the shipping companies and he could give you a breakdown.

**Mr. Schiller:** For the benefit of senators I will add that the preference for Inuit ownership, has encouraged traditional shipping companies to partner with Inuit organizations. This has resulted in some historic firsts. For example, in 2000, Nunavut Eastern Arctic Shipping purchased and imported the MV Umiavut which was the first Inuit-owned ice-class vessel in Canadian history. The Inuit partners include Qikiqtaaluk Corporation, Sakku Investments and Makivik. I believe they own 80 or 82 per cent of NEAS and 52 per cent of that vessel. They recently purchased and imported the MV Avataq. I believe they have the same percentage of ownership in that vessel.

The positive aspect of this is that other traditional shipping operators from Montreal and Quebec have partnered with other Inuit groups as well. This is contributing to capacity building and ownership of vital marine infrastructure. Makivik has done great things with First Air, Inuit Air and other airlines, as well as with the cruise tourism business that has been developed there as well.

**Senator Adams:** We have mostly have two in Rankin: We have one from Montreal and one from Churchill. They had a delayed cargo and coming into Rankin Inlet. Most of them go to Baker Lake. It freezes up and they have to unload everything in Rankin, and use barges and the tug boats, but everything is frozen over and they could not get back to Rankin. That is how the system works up there, especially right now for all the development in Baker Lake.

I do not want to ask too many questions to our witnesses. That is how they operate up there. It is not like in the South. On Pond Inlet, it will be difficult in the future to build a harbour up there and some icebergs come right close to the community sometimes. Some are about the size of Parliament Hill. If you have to build there, you are talking about between \$20 million or \$30 million for one community. You have to make sure the ice does not break it up.

It takes two days to go from Iqaluit up to Cambridge Bay. You have to go over night to Yellowknife to get to Cambridge. To get to Grise Fiord, we left here at 10 o'clock and we arrived in Resolute Bay at 9 o'clock at night. The next morning it took another hour and a half to get to Grise Fiord. That is how differently they operate in Nunavut.

Avez-vous une idée de la répartition en pourcentage de la propriété entre le Nunavik et le Nunavut. Le Nunavik est au Québec et sa société Makivik a mis sur pied un partenariat avec les peuples Inuits en investissant dans des entreprises comme des compagnies aériennes?

**Mme Ell :** M. Schiller travaille étroitement avec Nunavut Eastern Arctic Shipping, NEAS, l'une des entreprises de transport et il pourrait vous donner la répartition.

**M. Schiller :** Je peux ajouter à l'intention des sénateurs que la préférence accordée à des entreprises de propriété inuite a incité les entreprises classiques de transport à mettre sur pied des partenariats avec les organismes inuits. C'est ainsi que l'on a vu des premières dans l'histoire. Par exemple, en 2000, Nunavut Eastern Arctic Shipping a acheté et fait venir le MV Umiavut qui était, dans l'histoire du Canada, le premier navire de cote-glacé appartenant à des Inuits. Les partenaires inuits de cette entreprise sont, entre autres, Qikiqtaaluk Corporation, Sakku Investments et Makivik. Je crois qu'ils possèdent 80 ou 82 p. 100 de NEAS et 62 p. 100 de ce navire. Ils ont récemment acheté et fait venir le MV Avataq. Je crois savoir que la propriété de ce bâtiment est répartie de la même façon.

L'effet favorable de cette politique est que les autres exploitants traditionnels d'entreprise de transport, de Montréal et de Québec, ont aussi mis sur pied des partenariats avec d'autres groupes inuits. Cela contribue à l'acquisition de capacités et à la propriété d'infrastructures maritimes essentielles. Makivik a obtenu de très bons résultats avec First Air, Inuit Air et d'autres compagnies aériennes, ainsi qu'avec l'entreprise de croisière qui s'est également bien développée.

**Le sénateur Adams :** Nous en avons pour l'essentiel deux à Rankin : l'une de Montréal et l'autre de Churchill. Elles ont eu des marchandises en retard qui venaient à Rankin Inlet. La plupart de ces entreprises vont à Baker Lake. Là, la mer gèle et ils doivent tout décharger à Rankin, et utiliser ensuite des barges et des remorqueurs. Cependant, la mer était complètement gelée et ils n'ont pas pu retourner à Rankin. C'est ainsi que le système fonctionne là-haut actuellement, et en particulier pour tous les développements qui surviennent à Baker Lake.

Je ne veux pas poser trop de questions à nos témoins. C'est ainsi que les choses fonctionnent là-haut. Ce n'est pas comme dans le Sud. À Pond Inlet, il sera très difficile à l'avenir de construire un port et certains icebergs viennent parfois très près de la collectivité. Certains ont la taille de la Colline du Parlement. Si vous devez construire quelque chose à cet endroit, vous avez besoin d'un budget entre 20 et 30 millions de dollars pour une collectivité. Vous devez vous assurer que la glace ne va pas tout casser.

Il faut deux jours pour se rendre de Iqaluit jusqu'à Cambridge Bay. Vous devez passer une nuit à Yellowknife pour vous rendre à Cambridge. Pour nous rendre à Grise Fiord, nous sommes partis à 10 heures et nous sommes arrivés à Resolute Bay à 21 heures. Le matin suivant, il a fallu une autre heure et demie pour arriver à Grise Fiord. C'est en cela que les choses fonctionnent différemment au Nunavut.



At one time, the Government of Canada was privatizing all the harbours. Following the signing of the land claim, there was no ability to build harbours. We were soon privatized. We were lucky that Transport Canada built airports in some communities before privatization. It is now administered by NAV Canada like in southern Canada.

**Senator Eyton:** If you created the company properly with the right ownership, what is the tax benefit?

**Mr. Schiller:** I am not sure I understand the question.

**Senator Eyton:** You have an ownership requirement of 51 per cent or better. When you have that kind of ownership, what are the tax consequences?

**Mr. Schiller:** Not to speak for Ms. Ell, but I think the benefit is that the Government of Nunavut itself rewards Inuit ownership in companies. Under this NNI policy, they give preferential evaluation to Inuit-owned operations. It is a formula that enhances one's competitiveness to be Inuit-owned and operating in Nunavut.

The NNI policy is part of the land claims agreement. There is an overall evaluation in the awarding of contracts. They are weighted separately. It is designed to provide an incentive for non-Inuit companies to partner with local Inuit and this will help build economic capacity locally and contribute to jobs.

**Senator Eyton:** Is there no tax consequence other than that?

**Mr. Schiller:** Not to my knowledge.

**The Chair:** Have you ever met with Department of National Defence officials to discuss the future of Canada's sovereignty in the North?

**Ms. Ell:** No.

**The Chair:** Would NTI have enough funds to conduct a study right now and present it to the government with respect to your requests?

**Ms. Ell:** We do not do programs like that. However, we may be able to access funds through other sources. Or an Arctic Gateway Council might be able to access different funds to do some collecting of data.

**The Chair:** Would that be easier, if you had your own study to present to the government with your requests?

À une époque, le gouvernement du Canada privatisait tous les ports. À la suite de la signature de l'entente sur les revendications territoriales, il n'y avait pas de moyens disponibles pour construire des ports. Les nôtres ont été rapidement privatisés. Nous avons eu de la chance que Transports Canada construise des aéroports dans certaines collectivités avant la privatisation. Ils sont maintenant administrés par NAV Canada comme dans le sud du pays.

**Le sénateur Eyton :** Si vous constituez l'entreprise comme il convient, avec la répartition voulue de la propriété, quels sont les avantages d'un point de vue fiscal?

**M. Schiller :** Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question.

**Le sénateur Eyton :** Vous exigez une propriété inuite de 51 p. 100 ou plus. Quand vous avez ce type de propriété, quelles sont les conséquences fiscales?

**M. Schiller :** Je ne voudrais pas répondre à la place de Mme Ell, mais je crois que l'avantage tient au fait que le gouvernement du Nunavut lui-même favorise la propriété inuite des entreprises. Avec cette politique de « NNI », il accorde un traitement préférentiel aux entreprises appartenant à des Inuits. C'est une solution qui permet d'accroître la capacité concurrentielle d'une entreprise qui veut appartenir à des intérêts inuits et travailler au Nunavut.

Cette politique fait partie de l'entente sur les revendications territoriales. Le processus d'attribution des contrats impose de procéder à une évaluation globale. Les divers aspects sont pondérés de façon distincte. Ce processus est conçu pour inciter les entreprises qui n'appartiennent pas à des intérêts inuits à mettre sur pied des partenariats avec des Inuits locaux afin de contribuer à l'acquisition de capacités économiques et à la création d'emplois sur place.

**Le sénateur Eyton :** À part cela il n'y a pas de conséquence sur l'impôt?

**M. Schiller :** Pas à ma connaissance.

**Le président :** Avez-vous déjà rencontré les responsables du ministère de la Défense nationale pour discuter avec eux de l'affirmation de la souveraineté du Canada dans le Nord au cours des années à venir?

**Mme Ell :** Non.

**Le président :** Est-ce que la NTI disposerait d'assez de fonds pour réaliser maintenant une étude portant sur vos demandes et pour la présenter au gouvernement?

**Mme Ell :** Nous ne mettons pas sur pied des programmes de ce genre. Toutefois, il se peut que nous puissions accéder à des fonds d'autres sources. Ou alors, le Arctic Gateway Council pourrait accéder à des fonds permettant de procéder à la collecte de certaines données.

**Le président :** Les choses seraient-elles plus faciles si vous aviez votre propre étude à présenter au gouvernement en même temps que vos demandes?

**Mr. Schiller:** There have been a number of different transportation strategy documents that have been developed in collaboration and cooperation between the respective governments in Nunavut and the territories. In addition, the Northern territories have acted together through the territorial and provincial organizations.

It is important to remind senators that in fact the federal government was the body that funded the initial work and continues to fund the work for the Pacific Gateway. They are also funding studies for the Atlantic Gateway and the Quebec-Ontario Gateway. It is all justifiable, but we would say, just consider us as well.

**The Chair:** You want your fair share?

**Mr. Schiller:** That is right. It is part of Canada's coast.

**Senator Tkachuk:** You mentioned studies completed by the territorial governments on transportation. Have there been studies completed by the federal government on transportation in the three territories?

**Ms. Ell:** I am not aware of any.

**Senator Tkachuk:** That is interesting.

**Ms. Ell:** If there are, I have not tried to find out about it.

**Mr. Schiller:** The jurisdiction is fragmented across Indian and Northern Affairs and Transport Canada et cetera. Therefore, it is not clear that there has been a comprehensive Arctic transportation strategy done by the federal government. It is multiple jurisdictions; it is not just the territories. There is Nunavik in northern Quebec and Nunatsiavut in northern Labrador. Canada's Arctic stretches across the three territories and the two provinces.

We would welcome that kind of initiative. It would be great. Even if we could get a consolidation study to get an assessment of all the studies that have been done and aggregate them into an overall report, that would be a positive and constructive first step.

**Senator Tkachuk:** I agree with you. Discussions have been initiated on the question of Arctic sovereignty. To have sovereignty you have to be able to bring in soldiers and infrastructure, be able to communicate and do many things to protect your sovereignty. That may be something that our committee may want to initiate at some point. It would be interesting stuff.

**Mr. Schiller:** That is for sure. To go back to the benefits, this could yield long-term returns for Canada and its claims on the North.

**M. Schiller:** Un certain nombre de documents traitant de diverses stratégies de transport ont été rédigés en collaboration et en coopération avec les gouvernements respectifs du Nunavut et des territoires. De plus, les territoires nordiques ont travaillé ensemble dans le cadre des organismes territoriaux et provinciaux.

Il est important de rappeler aux sénateurs que, en réalité, c'est le gouvernement fédéral qui a financé les premiers travaux et qui continue à financer ce qui se fait pour la porte d'entrée du Pacifique. Il finance également des études pour la porte d'entrée de l'Atlantique et pour celle du Québec et de l'Ontario. Tout cela est parfaitement justifié mais nous pourrions dire « Pensez aussi un peu à nous. »

**Le président :** Vous voulez votre juste part?

**M. Schiller :** C'est exact. Notre territoire fait partie des côtes canadiennes.

**Le sénateur Tkachuk :** Vous avez fait état d'études sur les transports réalisées par les gouvernements territoriaux. Le gouvernement fédéral a-t-il réalisé des études sur le même sujet dans les trois territoires?

**Mme Ell :** Pas à ma connaissance.

**Le sénateur Tkachuk :** C'est intéressant.

**Mme Ell :** S'il y en a, je n'ai pas essayé de me les procurer.

**M. Schiller :** Les pouvoirs dans la région sont répartis entre Affaires indiennes et du Nord Canada et Transports Canada, notamment. Il n'est donc pas évident qu'on ait disposé d'une stratégie d'ensemble sur le transport dans l'Arctique émanant du gouvernement fédéral. De nombreuses administrations se partagent les pouvoirs; il n'y a pas que les territoires. Il y a le Nunavik dans le Nord du Québec et le Nunatsiavut dans le Nord du Labrador. L'Arctique canadien s'étend sur trois territoires et deux provinces.

Nous verrions d'un bon œil ce genre d'initiative. Ce serait une excellente chose. Même si nous pouvions obtenir une étude faisant l'évaluation de toutes celles qui ont été faites jusqu'à maintenant et regroupant leurs observations et leurs conclusions dans un seul rapport, ce serait une première étape constructive et fort utile.

**Le sénateur Tkachuk :** Je suis d'accord avec vous. Les discussions ont été lancées sur la question de la souveraineté dans l'Arctique. Pour exercer la souveraineté, vous devez être en mesure d'y avoir une présence militaire et des infrastructures, être capable de communiquer et faire quantité de choses pour protéger votre souveraineté. C'est là un aspect des choses dont notre comité pourrait vouloir s'occuper à un moment donné. Ce serait un sujet intéressant.

**M. Schiller :** C'est certain. Pour en revenir aux retombées, cela pourrait générer des rendements à long terme pour le Canada et contribuer à défendre ses prétentions sur le Nord.



Russia has offered to keep the ice cleared in the Northwest Passage for communities in the Arctic. We have foreign countries coming into Northern communities saying we have the capacity to keep these channels clear for you. Yet, we are not finding the same reception on the federal front.

It is not only Russia. A number of other countries are initiating ongoing monitoring capacities in the North. We think the most critical claim for Canada's sovereignty is the people that live and come from these lands. That is who NTI represents, the Inuit of Nunavut.

**Senator Tkachuk:** Many people would love you if you just warmed up a little.

**Mr. Schiller:** That may be coming as well.

**Senator Johnson:** In your strategy, you have asked for tens of billions of dollars. What would your top two or three priorities be to start?

**Ms. Ell:** I do not think we can say exactly which ones they would be. I think an Arctic Gateway Council would have to convene with stakeholders and start discussions on those very issues. We have to start somewhere.

**Mr. Schiller:** On Senator Eyton's earlier comment, a starting point would be examining on a community by community basis how the airport links with the marine facility. It may not be a full-fledged harbour. We can begin with clear landing areas on the beach with lighting, fencing for security and a concrete pad. Much of the sea lift activity takes place in the dark. You have all of this cargo on the beach. There is no security.

An incremental approach begins by examining on a community-by-community basis what areas will be reserved for marine initiatives or activities. How do these link to the airport and the community? In most cases there are not any road networks that go between those three critical pieces of infrastructure for these communities.

The first priority would be the studies and bringing in the necessary experts in order to begin the planning process in a collaborative and consultative manner. A learning exercise would be a critical first step.

**Senator Adams:** I was coming back from Rankin Inlet and we landed in Iqaluit a couple of weeks ago. We did not even see the new aircraft that the government bought for the military. I think it landed in Iqaluit for the first time two weeks ago. They are something like a billion dollar aircraft. Those are very important up there. They could be going to Afghanistan, there could be soldiers and tanks in there and everything.

La Russie a proposé de dégager le passage du Nord-Ouest de la glace qui s'y trouve pour le bien des collectivités de l'Arctique. Nous avons des pays étrangers qui viennent dans les collectivités du Nord en disant avoir la capacité de garder ces voies de communication ouvertes pour leurs habitants. Pourtant, nous ne voyons pas la même bonne volonté du côté du gouvernement fédéral.

Il n'y a pas que la Russie. Un certain nombre de pays commencent à se doter de capacités permanentes de surveillance dans le Nord. Nous croyons que l'élément le plus déterminant de la revendication de souveraineté du Canada est les peuples qui vivent sur ces territoires et qui en proviennent. Ce sont eux qui représentent la NTI, les Inuits du Nunavik.

**Le sénateur Tkachuk :** Beaucoup de gens vous adoreraient si vous vous emballez un peu plus.

**M. Schiller :** Cela pourrait fort bien se produire.

**Le sénateur Johnson :** Dans votre stratégie, vous avez demandé des dizaines de milliards de dollars. Quelles sont les deux ou trois priorités par lesquelles vous aimeriez commencer?

**Mme Ell :** Je ne crois pas être en mesure de dire par lesquelles nous devrions commencer. Je crois que le Arctic Gateway Council devrait convoquer une réunion avec les intervenants et lancer les discussions sur ces questions très précises. Nous devons commencer quelque part.

**M. Schiller :** Au sujet du commentaire fait précédemment par le sénateur Eyton, un point de départ pourrait être l'étude, collectivité par collectivité, des liens entre les aéroports et les installations maritimes. Il ne s'agirait pas nécessairement d'un port complètement équipé. Nous pourrions commencer par un terrain d'atterrissage implanté sur la plage, avec l'éclairage nécessaire, les clôtures pour assurer la sécurité et une piste en béton. Une grande partie du transport aérien de marchandises se fait la nuit. Nous aurions toutes ces marchandises sur la plage. La sécurité ne serait pas assurée.

Au niveau suivant, nous pourrions commencer par étudier, collectivité par collectivité, quelles sont les régions qui pourraient être réservées pour des initiatives ou des activités maritimes. Quelle est la nature des liens entre l'aéroport et la collectivité? Dans la plupart des cas, il n'y a pas de réseau routier à relier ces trois éléments essentiels des infrastructures pour ces collectivités.

La priorité serait donc de réaliser les études voulues et de recourir aux spécialistes nécessaires pour entamer le processus de planification, le tout dans un esprit de collaboration et de consultation. La première étape essentielle serait un exercice d'apprentissage.

**Le sénateur Adams :** Il y a quelques semaines, je revenais de Rankin Inlet et nous avons atterri à Iqaluit. Nous n'avons même pas vu le nouvel avion que le gouvernement a acheté pour les militaires. Je crois qu'il a atterri à Iqaluit pour la première fois il y a deux semaines. Ce type d'avion coûte environ un milliard de dollars. Ce sont des choses très importantes dans le Nord. Il pourrait aller en Afghanistan, il pourrait transporter des soldats et des tanks, et n'importe quoi.

**Ms. Ell:** With respect to that, the airbus, one of the largest planes in the world, went to Iqaluit for cold weather testing. Our community has been recognized as an area where they could do cold weather testing, and that is one of the reasons it was there.

The one Senator Adams is talking about was recent. I think they were getting ready to bring supplies further up island.

**The Chair:** I thank you very much for your presence here. It has been most interesting to all of us. You can see our interest in the North by the questions we asked.

**Mr. Schiller:** Thank you for your time and consideration, honourable senators.

**Senator Mercer:** I will try to be brief and give you a quick update on my visit to the Port of Sydney last Friday. Since we were in Halifax as a committee, several things have happened. If you will recall, we did not know what the Atlantic gateway wanted and what the province wanted. Since then, Premier MacDonald has outlined six major things on his shopping list. I must say I agree with most of them. I do not necessarily agree with his priorities.

One of the things on the premier's shopping list that specifically related to the Port of Sydney was the dredging of Sydney Harbour. When we talked to Mr. Wooder, he only represented one group, and that was the people talking about the proposed container pier in Sydney. When I was there and met with all the other components of people in the harbour who do other things, it became apparent that the dredging of Sydney Harbour was more important for other things. The spinoff is that once the dredging is done, the container pier is more viable.

The issue is that there is a logistic stevedoring operation, better known as the international coal terminal in Sydney Harbour, where they import coal for the generation of electricity. There is a problem with the ships coming in. A ship came along side while I was there, by chance. I am sure they did not arrange that for my entertainment. As the ship came along side, it was only 60 per cent full. If it had been able to be 100 per cent full, the Nova Scotia Power Corporation would have bought it, but it was not full because of the depth of Sydney Harbour.

That has another major affect on the economy of Nova Scotia in that much of our electricity in Nova Scotia is generated by coal in Cape Breton. The cost of that coal is very high because of the cost of the shipping, since it is coming in at only 60 per cent of its full capacity. One of the people I met was from the power corporation. If Sydney Harbour were dredged to the proper depth and the ships came in at full capacity, it would help keep the costs of power down across the entire province as an economic benefit.

**Mme Ell :** À ce sujet, l'Airbus, l'un des plus gros avions au monde, s'est rendu à Iqaluit pour procéder à des tests par temps froid. Notre collectivité a été reconnue comme permettant de faire ce genre de test. C'est l'une des raisons pour lesquelles cet avion est venu.

Celui dont parle le sénateur Adams s'est posé récemment. Je crois qu'il se préparait à apporter des fournitures plus au nord dans l'île.

**Le président :** Je vous remercie beaucoup de votre présence parmi nous. Ce fut très intéressant pour nous tous. Les questions que nous vous avons posées vous permettent de constater notre intérêt pour le Nord.

**M. Schiller :** Honorables sénateurs, je vous remercie du temps que vous m'avez accordé.

**Le sénateur Mercer :** Je vais tenter d'être bref et de vous faire rapidement le point sur ma visite au port de Sydney, vendredi dernier. Depuis que notre comité s'est réuni à Halifax, un certain nombre de choses se sont passées. Vous vous souviendrez que nous ignorions ce que la porte d'accès de l'Atlantique et la province voulaient. Depuis lors, le premier ministre MacDonald a mis de l'avant six choses importantes inscrites sur sa liste. Je dois dire que je suis d'accord avec la plupart d'entre elles. Je ne partage toutefois pas nécessairement ses priorités.

L'une des choses figurant sur la liste du premier ministre, qui est précisément reliée au port de Sydney, est le dragage de ce port. Lorsque nous avons parlé à M. Wooder, il ne représentait qu'un seul groupe, et il s'agissait des personnes qui parlaient du quai à conteneurs dont la construction était proposée à Sydney. Lorsque j'étais là et que j'ai rencontré tous les autres intervenants du port qui font d'autres choses, il est devenu évident que le dragage du port de Sydney avait la priorité pour les autres activités. L'une des conséquences est que lorsque le dragage est terminé, le quai à conteneurs est plus viable.

Le problème est qu'il y a une activité de logistique et de débardage mieux connue sous le nom de Terminal international du charbon dans le port de Sydney, là où le charbon est importé pour la production d'électricité. Les navires venant s'amarrer à ce quai ont un problème. J'ai eu la chance d'en voir un s'amarrer pendant que j'étais là. Je ne crois pas qu'il ait modifié ses usages parce que j'étais là. Lorsque le navire est arrivé à quai, il n'était plein qu'à 60 p. 100. La Nova Scotia Power Corporation aurait préféré qu'il soit plein à 100 p. 100, mais la profondeur du port de Sydney ne le permettait pas.

Cela a un autre effet important sur l'économie de la Nouvelle-Écosse, car une grande partie de l'électricité produite dans cette province l'est au moyen de charbon au Cap-Breton. Le coût du charbon est très élevé à cause des coûts d'expédition. Les bateaux ne sont en effet chargés qu'à 60 p. 100 de leur capacité. J'ai rencontré une personne de la société produisant l'électricité. Si le port de Sydney était dragué à la bonne profondeur et que les navires pouvaient venir à pleine charge, cela contribuerait à réduire les coûts de l'électricité dans toute la province et ce serait là un avantage économique manifeste.



The second economic benefit is that right next door to the international coal terminal is the Provincial Energy Ventures, who are operators of the Atlantic Canada Bulk Terminal. We have one place importing coal, and the place next door will be exporting coal. We have to do that because the coal that may be mined at the old Donkin mine in Cape Breton has a very high sulphur content so you cannot just burn that. It has to be mixed. There is a market outside of Nova Scotia for that, as we have to import low sulphur coal that would be mixed. The dredging of Sydney Harbour provides an opportunity for that, if the Donkin mine goes ahead, which may or may not happen.

There were also people there from the CBNS railway, which we did not have an opportunity to meet with in Halifax other than we asked numerous questions about the rail bid from Truro to the Strait of Canso for the Melford project and from the Strait of Canso to Sydney for the Sydney project. The interesting thing was that the representative from the railroad indicated to me that the maintenance of the rail bed was in reasonably good shape. If they were to go ahead, there would be maintenance needed, but the maintenance was not extensive. They would need to increase capacity. He assured me the bridge I was concerned about was in good enough shape and maintenance to handle it.

The one thing he added was that from the proposed terminal, there were no level crossings, which removes all kinds of problems, as we saw in Vancouver. We had the Mayor of Delta complaining about the traffic. They would not have that problem. Of course, none of the containers that potentially would come into the Port of Sydney would stay there anyway. They would all be moving out. There were no issues with road traffic. That is another portion of the premier's wish, but that is on the mainland of Nova Scotia.

It was a worthwhile opportunity. It showed me that the potential for the port is greater, but I think the marketing of the dredging should have been built around trying to maintain lower power rates across the province, which Senator Oliver and I pay. I know how much I pay to heat my home by electricity. It would be beneficial to all of us. From a marketing point of view, that might not have been the way I would have presented it, but I have much better perspective. I think there is potential, the same as there is potential in Melford.

On a negative note, the terminal we visited in Halifax has lost a little business. The importer of Caterpillar tractor parts has moved to Norfolk, they say because of problems with the railway. I will personally follow up and talk with some people at CN to see what is going on there. That adds another problem to an already problematic situation. Thank you for allowing me to provide that update.

Le second avantage économique est lié à la présence à proximité immédiate du terminal international de charbon de Provincial Energy Ventures, qui exploite le terminal pour transport en vrac du Canada Atlantique. À un endroit nous importons du charbon et à l'autre nous en exportons. Il en est ainsi parce que le charbon que nous extrayons de la vieille mine de Donkin au Cap-Breton a une forte teneur en soufre qui nous empêche de le brûler tel quel. Il doit être mélangé. Il y a un marché pour ce charbon en dehors de la Nouvelle-Écosse et nous devons donc importer du charbon à faible teneur en soufre destiné à être mélangé. Le dragage du port de Sydney améliorerait les possibilités dans ce domaine si l'exploitation de la mine Donkin se poursuit, ce qui n'est pas certain.

J'ai également rencontré des gens de la compagnie de chemin de fer CBNS que nous n'avons pas eu l'occasion de voir à Halifax, si ce n'est lorsque nous avons posé toute une série de questions sur les soumissions visant à assurer le transport ferroviaire entre Truro et le détroit de Canso pour le projet Melford et entre le détroit de Canso et Sydney pour le projet Sydney. J'ai trouvé intéressant que le représentant de la compagnie ferroviaire me précise que la voie ferrée avait été relativement bien entretenue. Si le projet devait aller de l'avant, il y aurait des travaux d'entretien à faire, mais ils ne seraient pas trop importants. Ils nécessiteraient d'accroître la capacité de transport. Il m'a garanti que le pont au sujet duquel je m'inquiétais était suffisamment en bon état et bien entretenu pour supporter la charge.

Il a ajouté, au sujet du terminal envisagé, qu'il n'y a pas de passage à niveau et que cela élimine quantité de problèmes, comme nous avons eu l'occasion de le constater à Vancouver. Le maire de Delta se plaignait de la circulation ferroviaire. Dans ce cas-ci, ce problème ne se poserait pas. De toute façon, aucun des conteneurs qui pourraient arriver dans le port de Sydney n'y resterait. Ils seraient tous transportés ailleurs. La circulation routière ne poserait donc pas de problème. C'est là un autre aspect des souhaits du premier ministre, mais on se trouverait sur la terre ferme de la Nouvelle-Écosse.

Ce fut un déplacement qui valait vraiment la peine. Il m'a fourni l'occasion de constater que les possibilités pour le port sont plus importantes, mais je crois que la commercialisation du dragage devrait s'appuyer essentiellement sur les efforts de réduction des tarifs de production d'électricité dans toute la province, que le sénateur Oliver et moi devons acquitter. Je sais ce qu'il m'en coûte de chauffer ma maison à l'électricité. Nous en profiterions tous. D'un point de vue de marketing, ce n'est peut-être pas la façon dont j'aurais présenté les choses, mais j'ai maintenant une meilleure vision de la situation. Je crois qu'il y a des possibilités, tout comme il y a des possibilités à Melford.

Par contre, le terminal que nous avons visité à Halifax a perdu une petite entreprise. L'importateur de pièces pour tracteur Caterpillar a déménagé à Norfolk, à cause des problèmes éprouvés avec le transport ferroviaire. Je vais assurer personnellement le suivi de cette question et m'entretenir avec des gens du CN pour voir ce qui se passe. Cela ajoute un autre problème à une situation déjà problématique. Je vous remercie de m'avoir permis de vous faire ce point de la situation.

**Senator Eyton:** With respect to your comments about Sydney, do you now favour Sydney over Halifax?

**Senator Mercer:** No. I favour marketing Nova Scotia as a whole. As I told them in Sydney, as we market Nova Scotia to the world as a destination for containers, if we get a customer delivering tomorrow, he must go to Halifax. If we get a customer coming in a couple years, maybe he can go to Melford. A few years after that, maybe they can go to Sydney.

**The Chair:** Melford before Sydney?

**Senator Mercer:** I have asked the people of Melford to take me on a tour. I will probably be there in May.

**The Chair:** You can report to us on that.

**Senator Mercer:** I will give you a similar report to this when I come back.

**Senator Tkachuk:** How do you favour the other ports if they pay for themselves?

**Senator Mercer:** I do not really have a lot to say about Melford because the government involvement, they tell us, is none.

**The Chair:** Thank you very much.

The committee adjourned.

**Le sénateur Eyton :** Au sujet de vos commentaires à propos de Sydney, est-ce à dire que vous êtes maintenant en faveur de Sydney plutôt que d'Halifax?

**Le sénateur Mercer :** Non. Je suis partisan de faire la commercialisation de toute la Nouvelle-Écosse. Comme je le leur ai dit à Sydney, alors que nous nous efforçons de faire connaître dans le monde la Nouvelle-Écosse comme destination pour les conteneurs, si un client y livre les siens demain, il doit se rendre à Halifax. Si nous avons un nouveau client dans quelques années, il pourra peut-être se rendre à Melford. Quelques années plus tard, il pourra peut-être se rendre à Sydney.

**Le président :** Melford avant Sydney?

**Le sénateur Mercer :** J'ai demandé aux gens de Melford de m'organiser une visite. J'irai probablement en mai.

**Le président :** Vous pourrez nous faire rapport à cette occasion.

**Le sénateur Mercer :** Je vous ferai rapport comme aujourd'hui, en revenant.

**Le sénateur Tkachuk :** Dans quelle mesure êtes-vous partisan des projets des autres ports s'ils assument eux-mêmes les coûts?

**Le sénateur Mercer :** Je n'ai vraiment pas grand-chose à dire au sujet de Melford parce que, à ce qu'ils me disent, l'implication du gouvernement est nulle.

**Le président :** Merci.

La séance est levée.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

#### WITNESSES

*Nunavut Tunngavik Inc.:*

Monica Ell, Director, Business and Economic Development.

*Arctic Gateway Council:*

Francis Schiller, Secretary.

#### TÉMOINS

*Nunavut Tunngavik Inc. :*

Monica Ell, directrice, Entreprises et développement économique

*Arctic Gateway Council :*

Francis Schiller, secrétaire.





Second Session  
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

Deuxième session de la  
trente-neuvième législature, 2007-2008

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*

The Honourable LISE BACON

*Présidente :*

L'honorable LISE BACON

Wednesday, April 9, 2008 (in camera)  
Wednesday, April 30, 2008 (in camera)  
Wednesday, May 7, 2008

Le mercredi 9 avril 2008 (à huis clos)  
Le mercredi 30 avril 2008 (à huis clos)  
Le mercredi 7 mai 2008

### Issue No. 9

### Fascicule n° 9

#### Fourteenth and fifteenth meetings on:

The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

#### Quatorzième et quinzième réunions concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

#### First meeting on:

Bill S-221, An Act concerning personal  
watercraft in navigable waters

#### Première réunion concernant :

Le projet de loi S-221, Loi concernant les  
motomarines dans les eaux navigables

WITNESS:  
(See back cover)

TÉMOIN :  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Dawson	(or Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Tkachuk
(or Tardif)	Zimmer
Johnson	

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Massicotte substituted for that of the Honourable Senator Mercer (*May 7, 2008*).

The name of the Honourable Senator Mercer substituted for that of the Honourable Senator Massicotte (*May 8, 2008*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente* : L'honorable Lise Bacon

*Vice-président* : L'honorable Donald H. Oliver  
et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Tkachuk
(ou Tardif)	Zimmer
Johnson	

\* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Massicotte est substitué à celui de l'honorable Mercer (*le 7 mai 2008*).

Le nom de l'honorable sénateur Mercer est substitué à celui de l'honorable Massicotte (*le 8 mai 2008*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, April 15, 2008:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Spivak, seconded by the Honourable Senator Murray, P.C., for the second reading of Bill S-221, An Act concerning personal watercraft in navigable waters.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Stratton, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* le mardi 15 avril 2008 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyée par l'honorable sénateur Murray, C.P., tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-221, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Stratton, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 9, 2008  
(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 6:26 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Tkachuk and Zimmer (8).

*In attendance:* John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, and modified on Tuesday, March 11, 2008, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports.

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee considered a draft report.

At 7:17 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, April 30, 2008  
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 6:23 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Tkachuk and Zimmer (6).

*In attendance:* Terrence Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, and modified on Tuesday, March 11, 2008, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports.

Pursuant to rules 92(2)(e) and 92(2)(f), the committee considered a draft report and a draft agenda (future business).

At 7:23 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 9 avril 2008  
(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 h 26, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Tkachuk et Zimmer (8).

*Également présents :* John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, et modifié le 11 mars 2008, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.

Conformément à l'alinéa 92(2)f du Règlement, le comité examine un projet de rapport.

À 19 h 17, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 30 avril 2008  
(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 h 23, dans la pièce 256S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Tkachuk et Zimmer (6).

*Également présent :* Terrence Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007 et modifié le mardi 11 mars 2008, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.

Conformément aux alinéas 92(2)e) et f) du Règlement, le comité examine un projet de rapport et un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 19 h 23, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, May 7, 2008  
(17)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:10 p.m., in room 256-S, Centre Block, the deputy chair, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Dawson, Eyton, Johnson, Massicotte, Merchant, Oliver and Spivak (7).

*In attendance:* John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, April 15, 2008, the committee began its consideration of Bill S-221, An Act concerning personal watercraft in navigable waters.

*WITNESS:*

*The Senate of Canada:*

The Honourable Senator Mira Spivak, sponsor of the bill.  
Senator Spivak made a statement and answered questions.

At 7:12 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

OTTAWA, le mercredi 7 mai 2008  
(17)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 10, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (*vice-président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Dawson, Eyton, Johnson, Massicotte, Merchant, Oliver et Spivak (7).

*Également présents :* John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 15 avril 2008, le comité entreprend l'examen du projet de loi S-221, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

*TÉMOIN :*

*Le Sénat du Canada :*

L'honorable sénateur Mira Spivak, parrain du projet de loi.

Le sénateur Spivak fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*.Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 7, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-221, An Act concerning personal watercraft in navigable waters, met this day at 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Donald H. Oliver** (*Deputy Chair*) in the chair.

[English]

**The Deputy Chair:** Honourable senators, I call the meeting to order. Today, we are studying Bill S-221, An Act concerning personal watercraft in navigable waters, sponsored by the Honourable Mira Spivak. This bill has been considered by the Senate on five previous occasions. However, this is the first time that Bill S-221 will be examined by the Standing Senate Committee on Transport and Communications. On four previous occasions, the bill was examined by the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Senator Spivak noted during her most recent speech at second reading debate that “nothing of substance in this bill has been changed, nor has anything changed in the way personal watercraft are used.”

Senator Spivak, it is a pleasure to have you with us here today. I invite you to make your presentation following which I am sure honourable senators would like to pose questions.

**Hon. Mira Spivak, sponsor of the bill:** I thank the committee for devoting its time to this bill. I want to point out that one of its previous incarnations was before this committee for study in 2001.

The minister changed the vessel operations restrictive regulations and those changes were published in Part II of the *Canada Gazette* last Wednesday. Of course, that happened after I reintroduced the bill. The point I want to make is that this change in the regulations goes part way toward the goals of the bill. Therefore, I congratulate the minister on that. I will explain that a little later.

Allow me to paint the big picture for you. In 1994, some 14 years ago, the Canadian Coast Guard, which oversees boating safety in Canada, proposed a small housekeeping amendment to regulations under the Canada Shipping Act, known as the Vessel Operating Restrictions Regulations. These regulations give communities a way to restrict boating on nearby lakes or rivers when restrictions are needed to protect safety, the environment or the public interest. That is in one of the sections of the Canada Shipping Act. For decades, communities have used this mechanism for example to restrict water skiing or to ban power boats on a specific lake. There are some 2,000 such restrictions across the country.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 7 mai 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été saisi du projet de loi S-221, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, s'est réuni aujourd'hui à 18 h 15 pour examiner le projet de loi.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

**Le vice-président :** Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Aujourd'hui, nous étudions le projet de loi S-221, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, parrainé par l'honorable Mira Spivak. Le Sénat a déjà examiné ce projet de loi cinq fois. Toutefois, il s'agit de la première fois que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications examine le projet de loi S-221. Les quatre dernières fois, le projet de loi a été examiné par le Comité sénatorial de l'Énergie, de l'Environnement et des Ressources naturelles. Le sénateur Spivak a observé, dans le cadre de son dernier discours qui s'inscrivait dans un débat à l'étape de la deuxième lecture, que « rien d'important n'a changé dans le projet de loi. De plus, rien n'a changé non plus dans la façon dont les motomarines sont utilisées. »

Sénateur Spivak, c'est un plaisir de vous voir parmi nous aujourd'hui. Je vous invite à faire votre exposé, et je suis convaincu que les honorables sénateurs auront des questions à vous poser par la suite.

**L'honorable Mira Spivak, parrain du projet de loi :** Je remercie le comité de consacrer son temps à ce projet de loi. J'aimerais souligner que l'une de ses versions précédentes a été soumise à l'étude du comité en 2001.

Le ministre a modifié la réglementation restrictive concernant la conduite des bâtiments, et ces modifications ont été publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* mercredi dernier. Bien sûr, cette modification est survenue après la présentation du projet de loi. Ce que j'essaie de dire, c'est que ces modifications de la réglementation permettent en partie de réaliser les objectifs du projet de loi. Ainsi, je félicite le ministre à cet égard. J'expliquerai cela un peu plus tard.

Permettez-moi de vous brosser un portrait global. En 1994, il y a environ 14 ans, la Garde côtière canadienne, qui régit la sécurité nautique au Canada, a proposé qu'on apporte une petite modification d'ordre administratif au règlement d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada, c'est-à-dire le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments. Ce règlement permet aux collectivités d'imposer des restrictions à la navigation de plaisance sur les lacs et les rivières environnantes, lorsque de telles mesures sont nécessaires pour assurer la sécurité ou protéger l'environnement ou l'intérêt public. Il figure dans l'une des parties de la Loi sur la marine marchande du Canada. Depuis des dizaines d'années, les collectivités ont recours à ce mécanisme pour, notamment, restreindre le ski nautique ou interdire l'utilisation de bateaux à moteur sur un lac particulier. Il existe environ 2 000 restrictions semblables dans le pays.

The amendment proposed by the Coast Guard in 1994 would have added a new schedule to these regulations such that permits would have restrictions specifically on personal watercraft, also known as Jet Skis or Sea-Doos or PWCs. The Coast Guard's proposed amendment was backed by the RCMP, the OPP, Parks Canada and many others who were aware of the new hazards posed by PWCs that sometimes led to serious injuries and death. The amendment appeared for comment in Part I of the *Canada Gazette* in June 1994. Later that summer, a special meeting was held in Ottawa.

PWC manufacturers had been lobbying long and hard against any restrictions. At issue was a policy question on whether PWCs would be regulated in the same way as power boats are regulated. PWC manufacturers argued strongly that there should be no special restrictions on where they could be used. However, they agreed to an age limit of 16 years for PWC drivers. Despite a good deal of evidence that other special restrictions were needed, the government-of-the-day accepted the manufacturer's position. The old local authorities guide to boating restrictions regulations said: «Note that restrictions cannot be targeted against any one type of power vessel.» This is not the position taken by many other countries.

Australia banned PWCs but not other boats from Sydney Harbour. It set offshore limits on PWC use to keep them a safe distance from surfers and swimmers. In the U.S., where boating is a state matter, most states impose some form of special restrictions. Some allow, as this bill would do, local communities decide where it is safe to use PWCs and where they pose too great a threat to the safety of people or the environment.

PWC manufacturers in the U.S. went so far as to propose a model bill that states could adopt. It contained special restrictions on PWCs that we do not have in Canada. The Coast Guard's amendment of 1994 was delayed by at least 14 years, and this bill is an attempt to end that delay.

I have been trying to do that for 10 years after a young man died on West Hawk Lake in Manitoba. Five young men had taken over the lake with a powerboat and two PWCs. The young men were speeding to create wakes and wake jumping. My neighbours had called the RCMP and the park's officials. Officers were onshore taking statements when a PWC collided with the powerboat and a 20-year old man died from the injuries.

La modification proposée par la Garde côtière en 1994 consistait à ajouter au règlement une nouvelle annexe relative à la délivrance de permis assortis de restrictions touchant l'utilisation des motomarines, aussi désignées par les termes Jet Ski ou Sea-Doo. La modification proposée par la Garde côtière était appuyée par la GRC, l'OPP, Parcs Canada et beaucoup d'autres entités qui étaient sensibles aux nouveaux dangers que présentaient les motomarines, qui entraînent souvent des blessures graves ou la mort. La modification a été soumise aux commentaires dans la partie I de la *Gazette du Canada* en juin 1994. Plus tard cet été-là, une réunion spéciale a été tenue à Ottawa.

Les fabricants de motomarines exerçaient depuis longtemps de fortes pressions contre toute restriction. La question en cause consistait à déterminer si les motomarines seraient soumises à la même réglementation que les bateaux à moteur. Les fabricants de motomarines ont fait valoir avec insistance qu'on ne devrait pas imposer de restrictions particulières concernant l'endroit où on peut les utiliser. Toutefois, ils ont convenu de limiter l'âge des conducteurs de motomarine à 16 ans. Malgré l'abondance des données probantes indiquant le besoin d'imposer d'autres restrictions particulières, le gouvernement de l'époque a accepté le point de vue des fabricants. L'ancien guide des autorités locales accompagnant le Règlement sur les restrictions mentionnait que les restrictions ne pouvaient pas cibler un type particulier de bateau à moteur. Ce n'est pas la position que prennent bon nombre d'autres pays.

L'Australie a banni les motomarines du port de Sydney, mais pas les autres bateaux. Le gouvernement a imposé aux utilisateurs de motomarines des limites extracôtières pour les tenir à une distance sécuritaire des surfeurs et des nageurs. Aux États-Unis, où la navigation relève des États, la plupart imposent une forme de restriction spéciale. Certains États permettent aux collectivités locales de décider des endroits où l'utilisation des motomarines est sécuritaire et de ceux où elles présentent un trop grand danger pour la sécurité des personnes ou pour l'environnement, et c'est également ce que ferait le projet de loi.

Les fabricants de motomarines aux États-Unis sont allés jusqu'à proposer un projet de loi modèle que les États pourraient adopter. Il contient des restrictions relatives à l'utilisation des motomarines que nous n'avons pas au Canada. L'entrée en vigueur de la modification de 1994 de la Garde côtière a été retardée pendant au moins 14 ans, et le projet de loi dont il est question aujourd'hui est une tentative de mener à terme cette démarche.

Je tente de le faire depuis 10 ans, depuis la mort d'un jeune homme au lac West Hawk, au Manitoba. Cinq jeunes hommes avaient pris possession du lac à l'aide d'un bateau à moteur et de deux motomarines. Les jeunes hommes faisaient de la vitesse pour créer des sillages et faire des sauts. Mes voisins avaient téléphoné à la GRC et aux agents du parc. Pendant que les agents étaient sur la rive et recueillaient des déclarations, une motomarine est entrée en collision avec le bateau à moteur, et un homme âgé de 20 ans a succombé à ses blessures.



My research has unveiled all kinds of problems with these recreational vehicles, not just an unusually high rate of death, including dreadful injuries resulting falling off the backs of these machines. Included in the problems are air and water pollution, disturbance of shorelines, nesting bird habitation sites and PWC riders who chase loons or swans for sport.

Almost every year, the engines grow more powerful. When I began this crusade, the common engine size was 50 hp to 60 hp. Now, they exceed 300 hp. That is as large as the engine in a powerful pickup truck. Years ago, one opponent of PWCs said, "We do not allow motorcycles to zoom around playgrounds. Why should we allow these machines to zoom near the beaches or floating docks or behind boats at anchor where children swim?"

To digress for one minute, in Quebec five municipalities on Lake Massawippi banned wake boats and turbine boats, motor marine vehicles, which include PWCs, to protect their drinking water against toxic algae and to reduce shoreline erosion.

Studies show that if you have a power boat with a 100-horsepower motor, it will stir sediment as far as 18 feet below the surface. What does that do? It increases the sediment, releases phosphorus and nitrogen, nutrients that promote blue-green algae, cyanobacteria, which is one of the reasons why the lakes in the Eastern Townships had to close a number of times. This is not a good thing, as Martha Stewart would say.

I introduced the bill because it was the only means available. I prefer change in the regulations, but that is something only the minister can do. As parliamentarians, we have no direct say in regulations, which is something that should be changed.

This bill follows as closely as I considered reasonable the method of restricting boating in Canada. It allows a local authority to apply to the minister for a restriction. It requires that any proposed restriction be published in Part I of the *Canada Gazette* for comment. It allows for changes to that restriction based on comments. It allows the minister to refuse the restriction if it would unreasonably impede navigation.

With the change of government, there was a very encouraging sign that a policy change had occurred. Coast Guard officials, after appearing before our Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, had asked officials from Justice Canada for a legal opinion on whether an existing schedule of regulations could be used with a note to accomplish the same ends as this bill.

Mes recherches ont révélé toutes sortes de problèmes créés par ces véhicules de plaisance — pas seulement le taux anormalement élevé de décès et les blessures horribles subies à la suite de chutes. Les problèmes comprennent aussi la pollution de l'air et de l'eau, ainsi que la perturbation des rivages et des sites de nidification et les conducteurs de motomarines qui s'amuse à chasser les huards ou les cygnes.

La puissance des moteurs s'accroît presque chaque année. Lorsque j'ai commencé cette croisade, la puissance moyenne du moteur était de 50 à 60 c.v. Maintenant, ce chiffre excède 300 c.v. Cela équivaut au moteur d'une puissante camionnette. Il y a des années, un opposant des motomarines a fait valoir que, si nous ne permettons pas aux motocyclistes de rouler à vive allure autour des terrains de jeu, il est assez étonnant que nous tolérions que des conducteurs de motomarines filent à toute allure près des plages ou des quais flottants, ou derrière des bateaux ancrés pour laisser les enfants nager.

Si vous me permettez de m'écarter du sujet pendant une minute, laissez-moi vous signaler qu'au Québec, cinq municipalités autour du lac Massawippi ont interdit les bateaux à moteur et les bateaux à turbine les véhicules à moteur marin, qui comprennent les motomarines, pour protéger l'eau potable contre les algues toxiques et pour réduire l'érosion du littoral.

Les études ont révélé qu'un bateau à moteur de 100 chevaux-vapeur perturbe les sédiments qui se trouvent à une profondeur allant jusqu'à 18 pieds. Quelle est la conséquence? Une augmentation de la quantité de sédiments qui dégagent du phosphore et de l'azote, substances qui contribuent à la croissance des algues bleues, ou cyanobactéries, une des raisons pour lesquelles les lacs de la région de l'Estrie ont dû fermer à plusieurs reprises. Ce n'est pas une bonne chose, comme dirait Martha Stewart.

J'ai présenté le projet de loi, car c'était le seul moyen dont je disposais. Je préfère qu'une modification soit apportée au règlement, mais seul le ministre peut faire cela. En notre qualité de parlementaires, nous n'avons pas le droit d'intervenir directement en matière de réglementation, chose qui devrait changer.

Le projet de loi respecte, dans une mesure que je juge raisonnable, les modalités de restriction de la navigation de plaisance au Canada. Il permet à une autorité locale de demander au ministre d'imposer une restriction. Il exige que toute restriction proposée soit publiée dans la partie I de la *Gazette du Canada* afin de recueillir des commentaires. On peut ensuite la modifier à la lumière des commentaires. Le ministre peut refuser la restriction si elle pose un obstacle déraisonnable à la navigation.

Lorsque le nouveau gouvernement est entré en fonction, les événements portaient à croire qu'une modification de la politique était survenue. Les agents de la Garde côtière, après s'être présentés devant notre Comité sénatorial permanent de l'Énergie de l'Environnement et des Ressources naturelles, ont demandé l'avis juridique de Justice Canada pour savoir si une annexe existante du règlement pourrait être utilisée afin d'obtenir le même résultat que ce qu'on cherche à réaliser avec le projet de loi.



The legal opinion received in November 2005 was indeed, it could be used to restrict only personal watercraft, to restrict wake boats, or to restrict personal watercraft during certain months of the year. In the summer of 2006, a few communities began to try to use that means, all without success, in part because provincial officials who administer these regulations in some provinces were uninformed of, or unsupportive of, a policy change that would allow restrictions specific to PWCs.

According to information from the minister's office, no community has successfully used these means to restrict PWCs. None have applied, although a number of communities have expressed interest. I think we will have a de facto change in the law that will make this bill redundant only when the first community successfully sets that precedent.

When this bill was introduced seven years ago, it was met with enormous enthusiasm. Some 78 organizations throughout the country were behind it: municipalities, cottagers' associations, public interest groups and conservationists. A poll in the fall of 2001 showed only 18 per cent of Canadians opposed it. To be honest, I can no longer tell you to what extent it would be used should this bill be passed. Eight years ago, thousands of people sent petitions; hundreds sent letters. I received some letters from people who said their faith in the Senate was restored by this bill.

The *Rules of the Senate*, as you well know, permitted adjournment after adjournment, delay after delay. Senator Comeau in his remarks on second reading said that in his area PWCs are called Terry Mercer crafts. Other senators have been just as effective in delaying the passage of the bill until it was patently obvious that there was not sufficient time for the House of Commons to deal with it before an election call or prorogation. It was twice introduced in the other place and received considerable support there, but died very soon thereafter on the Order Paper.

Passage has been strategically delayed time and time again. We have been fortunate because we have had so many prorogations and elections in this particular time. Former ardent supporters have quietly lost hope in this institution acting wisely, and in this bill. It is a tragedy that our rules can be manipulated and the result every summer has been the failure to prevent preventable deaths.

If you choose to pass this bill, there is no question that it will not ban PWCs everywhere. It would be useful to the few communities who have expressed interest to the Coast Guard in using the means of a note in an existing schedule. I will go on to tell you how the minister's change could help. You could choose, however, to delay it while you look more closely at the regulatory solution the minister proposed almost two years ago. He or his

L'avis juridique reçu en novembre 2005 indiquait que, effectivement, il était possible de prendre cette voie pour restreindre exclusivement l'utilisation des motomarines ou des bateaux à moteur ou pour restreindre l'utilisation des motomarines pendant certains mois de l'année. À l'été 2006, quelques collectivités ont tenté d'utiliser ce moyen; aucune n'a réussi, en partie parce que les représentants provinciaux qui administrent cette réglementation dans certaines provinces ignoraient l'existence d'un changement de politique qui permettrait d'établir des restrictions à l'utilisation des motomarines, ou n'appuyaient pas un tel changement.

Selon les renseignements recueillis du bureau du ministre, aucune collectivité n'a réussi à restreindre l'utilisation des motomarines de cette façon. Personne n'a déposé de demande, mais un bon nombre de collectivités ont exprimé leur intérêt. Je crois qu'on ne va modifier la loi de façon à intégrer le projet de loi que lorsque la première collectivité aura réussi à créer un tel précédent.

Lorsqu'on a présenté le projet de loi il y a sept ans, il a suscité beaucoup d'enthousiasme. Quelque 78 organismes d'un océan à l'autre le soutenaient : des municipalités, des associations de chalets, des groupes d'intérêt public et des protecteurs de l'environnement. Un sondage mené à l'automne 2001 a révélé que seulement 18 p. 100 des Canadiens s'y opposaient. Pour être honnête, je ne peux plus affirmer avec certitude dans quelle mesure le projet de loi serait appliqué s'il était adopté. Il y a huit ans, des milliers de personnes ont déposé des pétitions; des centaines ont envoyé des lettres. J'ai reçu des lettres de personnes qui déclaraient que leur confiance envers le Sénat avait été rétablie grâce au projet de loi.

Le *Règlement du Sénat*, comme vous le savez bien, a permis une succession d'ajournement et une succession de retards. Le sénateur Comeau, dans ses remarques au sujet de la deuxième lecture, a déclaré que, dans sa région, les motomarines sont appelées des « Terry Mercer ». D'autres sénateurs ont réussi tout aussi bien à retarder l'adoption du projet de loi jusqu'à ce qu'il soit flagrant que la Chambre des communes n'avait plus le temps d'y travailler avant le déclenchement d'une élection ou une prorogation. Il a été présenté à deux reprises dans l'autre Chambre et y a reçu un soutien considérable, mais il est mort au *Feuilleton* très peu après.

On s'est ingénié continuellement à retarder l'adoption. Nous avons eu de la chance, car tellement de prorogations et d'élections ont eu lieu durant cette période. Ceux qui étaient autrefois des défenseurs résolus ont tranquillement cessé d'espérer que cette institution se comporte sagement et que le projet de loi soit adopté. Il est tragique que nos règles puissent être manipulées, car, chaque été, on néglige de prévenir des morts évitables.

Si vous décidez d'adopter ce projet de loi, il est certain que les motomarines ne seront pas interdites partout. Toutefois, il serait utile aux quelques collectivités qui ont exprimé à la Garde côtière le désir de pouvoir recourir à une éventuelle disposition enchâssée dans une annexe existante. Je vais vous expliquer comment la modification du ministre pourrait aider. Vous pourriez décider, toutefois, de la retarder afin d'examiner de plus près la solution de

officials could tell you precisely what was meant when he confirmed the policy shift in a December 2006 letter to me. I think you have a copy of the letter. It said, in part, "Where it has been determined that a particular type or types of craft are the cause of a problem, these craft can be made the subject of a boating restriction using the existing boating restriction regulations." As of last month, these are named vessel operating restrictions regulations.

The same wording was used in a letter to deputy ministers of transportation in the provinces. You may want to determine how far down the line the word has spread by posing questions to some of the provincial officials who administer the regulations on the ground. You would also want to know what sort of effort has been made by the Coast Guard to let communities know this option is available. This information is really buried in a bureaucratic piece. Only newspapers in Quebec paid much attention to it, two summers ago, and then only for a day or two.

I also have a copy of the legal opinion that was given to us, although the department then asked for it back, because that has been one of the things — this could not be legal. You can ask the minister or his officials what was meant by the apparent policy shift and the willingness to reinterpret an existing regulation to get the job done.

You can determine why, in almost three years since the legal opinion was delivered, the regulatory alternative has not been implemented. You can answer for yourselves the real question about whether still more ways have been found to delay what the Coast Guard proposed 14 years ago or whether the minister's solution is the way to end that 14-year delay.

I just want point out the difference the minister's change has made.

Under the former system it was possible for a cottage association to start the process of applying for a boating regulations restriction, although on many occasions they had to go through the provincial authority. The new system defines local authority only as government entities, municipal, provincial or federal. This bill defines a local authority as a cottage association or a park authority that the minister determines to be a local authority for the purposes of this act.

Critics may call this unelected officials, et cetera, but, after all, it was an attempt in the bill to allow local communities, who know their lakes better than some official, to be able, after proper consultation to get what they want to happen on their lake.

réglementation proposée par le ministre il y a presque deux ans. Lui ou ses représentants pourraient vous dire précisément quel était le sens de sa confirmation du changement de politique exprimé dans une lettre datée de septembre 2006 qui m'était adressée. Je crois que vous avez une copie de la lettre. On pouvait y lire, notamment, que « dans le cas où des problèmes particuliers attribuables à un, ou à des types précis d'embarcations, devraient surgir, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux existants permet de restreindre l'utilisation de ces embarcations ». Depuis le mois dernier, ce règlement porte le nom de Règlement sur les restrictions visant les bâtiments.

La même formule a été utilisée dans une lettre adressée aux sous-ministres du Transport dans les provinces. Vous auriez peut-être intérêt à déterminer jusqu'où le message s'est répandu en posant des questions à certains des représentants provinciaux qui administrent le règlement sur le terrain. Il serait aussi souhaitable que vous appreniez quel genre d'effort a été déployé par la Garde côtière pour informer les collectivités qu'elles disposent de cette solution. Ce renseignement est vraiment caché dans les dédales de la bureaucratie. Les journaux québécois sont les seuls à y avoir fait attention, il y a deux étés, quoique pendant seulement une journée ou deux.

J'ai aussi une copie de l'avis juridique qui nous a été rendu, mais le ministère a demandé qu'on le lui remette, car — et c'est là l'un des problèmes — la démarche ne pouvait pas être de nature juridique. Vous pouvez demander au ministre ou aux gens de son cabinet quelle intention sous-tend ce qui semble être un changement de politique et une disposition à réinterpréter un règlement existant pour obtenir le résultat attendu.

Vous pouvez déterminer pourquoi, en presque trois ans depuis que l'avis juridique a été rendu, la solution réglementaire de rechange n'a pas été mise en œuvre. Vous pouvez répondre vous-même à la vraie question qui consiste à déterminer si l'on a trouvé encore d'autres mesures pour retarder ce qu'a proposé la Garde côtière il y a 14 ans, ou si la solution du ministre est la bonne manière de mettre un terme à ce retard de 14 ans.

J'aimerais seulement souligner ce qu'a changé la modification apportée par le ministre.

Sous l'ancien régime, une association de chalets pouvait déclencher le processus de demande de restrictions à la navigation de plaisance, mais, dans bien des cas, elle devait passer par l'autorité provinciale. Sous le nouveau régime, on limite la définition d'autorité locale aux entités gouvernementales municipales, provinciales ou fédérales. Le projet de loi définit une autorité locale comme une association de chalets ou une autorité de gestion des parcs qui se voit conférer le statut d'autorité locale par le ministre pour l'application de la loi.

Les détracteurs pourraient parler de fonctionnaires non élus, et cetera, mais, après tout, on tentait, dans le projet de loi, de prévoir des mesures pour que les collectivités locales, qui connaissent mieux leurs lacs qu'un quelconque fonctionnaire, soient en mesure, moyennant la consultation qui s'impose, d'apporter les changements qu'elles veulent voir sur leur lac.



The old local authorities guide was chummy and aimed at cottage associations and other ordinary folks. It talked about you, your neighbours and the community. That is what has been lost through this regulation, namely, any opportunity for a little organization to come to transport. They must first woo a municipality or a department.

However, what has been gained can also be found in the guide. It says, "Submissions for a boating restriction under the BRRs can target a particular type or types of craft that are the cause of the problem." The minister's press release specifically includes personal watercraft. The minister has made that change.

Will this work. The fact that this bill has been around and that lobbyists have been hired, just for me — I actually thought that was a compliment; they followed me around. It is called putting the feet to the fire. I leave it to your choice as to how you want to proceed. I did want to point out that since this bill was re-tabled and came here, the minister has taken some action.

I am now open to questions. I could go through the bill if you want, but that is tedious. I would be happy to answer any questions that you may have.

**The Deputy Chair:** Thank you very much, Senator Spivak. We will leave it to questioning. I already have four senators on the list who want to pose questions to you.

**Senator Spivak:** I want to point out to you that the acoustics are very poor in this room. I can understand English very well. I understand French in normal conversation, but through translation, I may have a little problem.

**The Deputy Chair:** Just put the earpiece on, because it is translated.

**Senator Dawson:** No one has a better reputation of being nice than I, so I will be very nice.

**Senator Spivak:** Well, I do have a hearing problem.

**The Deputy Chair:** Before we start the questioning with Senator Dawson, I have a copy of the regulations and I would like to take a minute to explain this to the committee. This 172-page copy is entitled *Vessel Operation Restriction Regulations* and is dated April 30, 2008. It says:

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to sections 136 and 207 of the Canada Shipping Act, 2001, hereby makes the annexed Vessel Operation Restriction Regulations.

This is a lengthy document, which defines such things as personal watercraft and others. I would like to read clause 6 of the regulations, which states:

L'ancien guide pour les autorités locales était sympathique et s'adressait aux associations de chalets et au grand public. Il parlait des personnes, de leurs voisins et de la collectivité. Or, c'est justement ce que ce règlement nous a fait perdre de vue, soit la possibilité qu'un petit organisme arrive à ses fins. Il doit d'abord convaincre une municipalité ou un ministère.

Toutefois, le guide indique également ce qui a été gagné. Il explique qu'une demande de restriction sur la navigation de plaisance aux termes du RRCB peut cibler un ou des types précis d'embarcations à l'origine du problème. Le communiqué de presse du ministre mentionne précisément les motomarines. Le ministre a fait ce changement.

Est-ce que cela va fonctionner? Le fait que ce projet de loi existe depuis un moment et que des lobbyistes ont été embauchés, juste pour moi — je l'ai pris comme un compliment; ils me suivaient partout. C'est ce qu'on appelle faire pression. Je vous laisse choisir la manière de procéder. J'aimerais tout de même souligner que, depuis que ce projet de loi a été redéposé et qu'il est parvenu jusqu'ici, le ministre a pris des mesures.

Je suis prête à accueillir vos questions. Je pourrais passer en revue les dispositions du projet de loi si vous voulez, mais c'est une tâche fastidieuse. Je serais ravie de répondre à toute question que vous pouvez avoir.

**Le vice-président :** Merci beaucoup, sénateur Spivak. Nous passerons aux questions. Il y a déjà sur la liste quatre sénateurs qui veulent vous poser des questions.

**Le sénateur Spivak :** J'aimerais vous faire remarquer que l'acoustique est très mauvaise dans cette pièce. Je comprends très bien l'anglais. Je comprends le français dans une conversation normale, mais l'interprétation risque de me poser problème.

**Le vice-président :** Vous n'avez qu'à prendre l'écouteur, parce qu'il y a effectivement un service d'interprétation.

**Le sénateur Dawson :** Personne n'est mieux connu pour sa gentillesse que moi, donc je serai très gentil.

**Le sénateur Spivak :** Bien, j'ai effectivement un problème d'audition.

**Le vice-président :** Avant de commencer la période des questions avec le sénateur Dawson, j'ai une copie du règlement et j'aimerais que vous preniez un instant pour l'expliquer au comité. Ce document de 172 pages s'intitule *Règlements sur les restrictions visant les bâtiments* et est daté du 30 avril 2008. On peut y lire ce qui suit :

Sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu des articles 136 et 207 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, ci-après.

Il s'agit d'un document volumineux qui définit, entre autres, les motomarines. J'aimerais lire le paragraphe 6 du Règlement, qui est ainsi libellé :



(6) No person shall operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion in the waters described in Schedule 7 for the purpose of towing a person on water skis, a surf board or any other similar equipment, except during the permitted hours set out in that Schedule, if any.

(7) No person shall operate a power-driven vessel at a speed in excess of 10 km/h within 30 m of the shore in the following waters:

(a) the waters of Ontario, Manitoba, Saskatchewan and Alberta;

(b) the rivers and lakes in British Columbia;

Have you read these 172 pages?

**Senator Spivak:** Of course not. The one line that pertains to me is buried deep in there. I found the minister's press release, which states:

Our government is committed to the safety and security of all commercial and recreational users of Canadian waterways while protecting the environment, said Minister Cannon. To address the increase in traffic on our waterways, the regulations provide new national river rafting safety standards, and updated mechanisms to restrict the use of any type of vessel, including personal watercraft, on designated waters.

Who can apply for a schedule? Only a government authority can make the application.

**The Deputy Chair:** Would the minister's regulations, which none of us have read, satisfy you if they included such entities as mine — if you are applying for something, not personal watercraft but for something else, any bureaucrat can say to you: "That is it. It is finished. You cannot proceed." There is that problem, too, which is why, in this bill; I thought it would be great if people could communicate with the minister without 17 levels becoming involved. They could only do that if everyone in the community or if a majority in their local authority concurred. The minister has the power to define that. You cannot call yourself a "local authority" according to this bill. The minister must define that term.

**Senator Spivak:** That would be a very good addition. I would love that. The other thing is that the bureaucracy is tough. At any stage — and I have lived through this in a neighbouring lake to mine — if you are applying for something, not personal watercraft but for something else, any bureaucrat can say to you: "That is it. It is finished. You cannot proceed." There is that problem, too, which is why, in this bill; I thought it would be great if people could communicate with the minister without 17 levels becoming involved. They could only do that if everyone in the community or if a majority in their local authority concurred. The minister has the power to define that. You cannot call yourself a "local authority" according to this bill. The minister must define that term.

I thought, being a true conservative, that local control was important — not that I am pandering.

(6) Il est interdit d'utiliser dans les eaux indiquées à l'annexe 7 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique pour tirer une personne sur des skis nautiques, un aquaplane ou tout autre équipement similaire, sauf aux heures qui y sont mentionnées, le cas échéant.

(7) Il est interdit d'utiliser à une vitesse supérieure à 10 km/h un bâtiment à propulsion mécanique à 30 m ou moins de la rive dans les eaux suivantes :

a) les eaux situées en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta;

b) les fleuves, rivières et lacs situés en Colombie-Britannique;

Avez-vous lu ces 172 pages?

**Le sénateur Spivak :** Bien sûr que non. La seule phrase qui m'intéresse est cachée dans les profondeurs du texte. J'ai trouvé le communiqué de presse du ministre, où on peut lire ce qui suit :

Notre gouvernement s'engage à assurer la sécurité et la sûreté de tous les usagers des bâtiments récréatifs et commerciaux sur les voies navigables canadiennes, tout en protégeant l'environnement, a déclaré le ministre Cannon. Pour faire face à l'augmentation du trafic sur nos voies navigables, les règlements prévoient de nouvelles normes nationales sur la descente de rivières en radeau pneumatique, et une mise à jour des mécanismes visant à restreindre l'accès de tout type de bâtiment, y compris les motomarines à des zones désignées.

Qui peut demander une annexe? Seulement une autorité gouvernementale peut présenter la demande.

**Le vice-président :** Le règlement du ministre, que personne d'entre nous n'a lu, vous conviendrait-il s'il comprenait les entités que vous avez mentionnées dans votre témoignage aujourd'hui, comme les associations de chalets, les autorités de gestion des parcs, et cetera, afin qu'elles disposent d'un certain pouvoir, à l'instar du gouvernement?

**Le sénateur Spivak :** Ce serait un excellent ajout. J'adorerais cela. L'autre chose, c'est que les exigences administratives sont lourdes. À tout moment — et j'ai vécu l'expérience dans le cas d'un lac proche du mien —, si vous déposez une demande, liée non pas aux motomarines, mais à autre chose, n'importe quel bureaucrate peut vous dire : « Voilà. C'est terminé. Vous ne pouvez pas procéder. » Ce problème existe aussi, et c'est pourquoi, dans le projet de loi, j'ai cru que ce serait merveilleux si les gens pouvaient communiquer avec le ministre sans passer par 17 échelons. On pourrait seulement le faire avec le concours de toute la collectivité ou d'une majorité de l'autorité locale. C'est à la discrétion du ministre. Vous ne pouvez pas vous octroyer le titre d'« autorité locale », aux fins de ce projet de loi. Le ministre doit définir ce terme.

Je croyais, en vraie conservatrice, à l'importance du contrôle local — je ne veux pas jouer les démagogues.

**Senator Dawson:** There are probably 20 pages of rules and 150 pages of the names of the lakes and the numbers of the lakes. It is really about 25 pages that are of interest. It is not that constraining.

**Senator Spivak:** I forgot to mention that I have a wonderful research assistant who has read every word.

**Senator Dawson:** It could be interesting. For the sake of practicality, we could exclude the schedule of lakes, but the regulations in English and in French could be distributed to us eventually. I do not think the finding of the lakes in Saskatchewan and in Quebec would be of interest, but it is interesting.

I was reading the minister's letter to you, dated December 2006. He says, "I understand that the pace of processing proposed amendments is expected to accelerate in 2007." Would that be the result of that process? You do not know?

**Senator Spivak:** I do not know what the minister is referring to.

**Senator Dawson:** I guess the minister or someone from the department will appeal here. This letter seems to be saying that we agree with her objectives and we are moving in the right direction.

I live on a lake. I do not have a personal watercraft; I have a boat. I think it is probably as noisy and probably does as much trouble as the watercraft — not that I do not want to use my boat.

How do you make the distinction between watercraft and boat?

**Senator Spivak:** First, this is not targeted for noise. I think that is a municipal decision. This bill does not talk about noise. I wish it would, however.

A personal watercraft can go very close to the shore. There are many of them. I know the new ones are four-stroke, but many of them are still two-stroke. Do you know how polluting a two-stroke motor is? It is unbelievable. About 40 per cent of gas and oil goes right into the lake.

Also, descriptions of how the steering mechanism works is contained in some of the background material that I provided. There have been horrific accidents. I am not an expert in this. Due to the way the machine is constructed — without a rudder or whatever — you cannot stop it the same way. That information is in the background material.

If you surf the net you will see that PWCs, are used for extreme sports; they are built for speed and thrills. That is great in places where you do not have loons, people fishing and children swimming. Boats are boats. In very narrow circumstances, if you have a high-horsepower boat, you are looking for trouble. That is what happened in the Eastern Townships and Lake

**Le sénateur Dawson :** Il y a probablement 20 pages de règles et 150 pages indiquant le nom des lacs et le nombre de lacs. Il n'y a vraiment qu'environ 25 pages qui sont intéressantes. Ce n'est pas si contraignant.

**Le sénateur Spivak :** J'ai oublié de mentionner qu'une personne géniale occupe pour moi le poste de chercheuse et l'a lu d'un bout à l'autre.

**Le sénateur Dawson :** Cela pourrait être intéressant. Aux fins de nos travaux, nous pourrions exclure l'annexe concernant les lacs, mais le règlement en anglais et en français pourrait nous être distribué. Je ne crois pas que les constatations relatives aux lacs en Saskatchewan et au Québec seraient très intéressantes, mais le document est intéressant.

Je lisais la lettre du ministre datée de décembre 2006 qui vous était adressée. Il déclare : « Je crois comprendre que le rythme de traitement des modifications proposées devrait s'accélérer en 2007. » Parle-t-il du résultat du processus en question? Le savez-vous?

**Le sénateur Spivak :** Je ne sais pas à quoi renvoyait le ministre.

**Le sénateur Dawson :** J'imagine que le ministre ou un représentant de son ministère a l'intention d'offrir son soutien. La lettre semble indiquer qu'on est d'accord avec les objectifs du projet de loi et que nous sommes sur la bonne voie.

Je vis sur le bord d'un lac. Je n'ai pas de motomarine, mais j'ai un bateau. Je crois qu'il est probablement aussi bruyant et qu'il provoque autant de perturbations qu'une motomarine — et cela ne veut pas dire que je ne veux pas utiliser mon bateau.

Comment établissez-vous la distinction entre une embarcation de plaisance et un bateau?

**Le sénateur Spivak :** Tout d'abord, le projet ne vise pas le bruit. Je crois que cette question relève de l'autorité municipale. Le projet de loi ne parle pas de bruit. J'aimerais qu'il le fasse, cependant.

Les motomarines peuvent aller très près de la rive, et elles sont nombreuses. Je sais que les nouveaux modèles sont munis d'un moteur à quatre temps, mais beaucoup de motomarines comportent toujours un moteur à deux temps. Savez-vous à quel point un moteur à deux temps pollue? C'est incroyable. Environ 40 p. 100 de l'essence et de l'huile sont directement rejetées dans le lac.

De plus, des descriptions du fonctionnement du mécanisme de direction figurent dans certains des documents d'information que j'ai déposés. Il y a eu des accidents horribles. Je ne suis pas une experte en la matière. Vu la façon dont est construite la machine — sans gouvernail —, vous ne pouvez pas l'arrêter de la même façon. Vous pouvez trouver ces renseignements dans les documents d'information.

Si vous naviguez l'Internet, vous verrez que les motomarines sont utilisées pour les sports extrêmes; elles sont conçues pour la vitesse et les sensations fortes. C'est merveilleux, là où il n'y a pas de huards, de pêcheurs et d'enfants qui nagent. Un bateau, c'est un bateau. Dans certaines circonstances, si vous possédez un bateau à puissance élevée, vous jouez avec le feu. C'est ce qui est

Massawippi. They did not consult with the federals. They thought they had an exemption for drinking water; a protected water area. In Nova Scotia or New Brunswick or whatever, it can be a provincial thing.

The federal government has never challenged a place like Whistler — that banned it — and other places. If they would challenge it, the courts would have to find that the federal government has sole authority over all navigable waters in this country.

**Senator Dawson:** Lake Massawippi, if I understand correctly, succeeded in controlling them.

**Senator Spivak:** They have so far, although the federal representative there said, "You cannot do this." Apparently, if they want to eliminate it, they would have to go to court. So far, the federal government has not gone to court anywhere. Municipalities have taken the reins into their own hands and decided they have to ban these watercraft, whether it is for water or small lakes.

It is one thing when you have a little lake with people who have lived there for years and there are these watercraft zooming around and creating havoc; on a huge body of water it is quite another.

**Senator Dawson:** I will be the Conservative saying «less is better» in the sense that if there are regulations and the situation seems to be getting under control, passing a bill, when we do not really need it, to extend power to a group of people to decide they are the local authority on a lake —

**Senator Spivak:** They cannot make that decision; that is a decision for the minister.

**Senator Dawson:** Letting the minister decide who will control my lake is not something I like much better.

**Senator Spivak:** Someone has to make the decision.

**Senator Dawson:** Yes, but most of these lakes are under some kind of governance of one kind or another. At minimum, they fall under provincial jurisdiction.

I do believe some controls have to be established. However, if I am told by the minister, the department and the rules and regulations that the situation is getting under control, I would rather put pressure so that people take control of their lakes rather than pass another piece of legislation that might be detrimental to the rules and regulations that seem to be headed in the right direction.

**Senator Spivak:** I cannot disagree with you. I have to point out one thing, however. Thus far, not a single schedule exists for prohibitions for PWCs.

**Senator Dawson:** That is what I want to see. I did not get to read all the regulations. It seemed clear.

arrivé en Estrie et au Lac Massawippi. Personne n'a consulté les autorités fédérales. On croyait disposer d'une exemption pour l'eau potable; un point d'eau protégé. En Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick ou n'importe où, cela peut relever des autorités provinciales.

Le gouvernement fédéral n'a jamais remis en question ce qui a été fait, par exemple, à Whistler — qui l'a interdit — et à d'autres endroits. Si le gouvernement contestait cela, les tribunaux seraient obligés de conclure que le gouvernement fédéral est la seule autorité compétente en matière d'eaux navigables dans le pays.

**Le sénateur Dawson :** Je crois savoir qu'on a réussi à maîtriser la situation au lac Massawippi.

**Le sénateur Spivak :** Jusqu'à maintenant, oui, mais les représentants fédéraux là-bas ont dit : « Vous ne pouvez pas faire cela. » Apparemment, si on veut l'interdire, il faut s'adresser à un tribunal. Jusqu'à maintenant, le gouvernement fédéral n'a jamais eu recours à un tribunal. Les municipalités ont pris les rênes et ont décidé d'interdire les motomarines, que ce soit pour l'eau ou sur les petits lacs.

C'est une chose lorsqu'il s'agit d'un petit lac où des gens qui y vivent depuis longtemps voient ces embarcations de plaisance semer la pagaille; sur une vaste étendue d'eau, c'est une tout autre chose.

**Le sénateur Dawson :** C'est à mon tour d'incarner le rôle du conservateur et de dire « le moins, le mieux » : si un règlement est en place et qu'on semble prendre la situation en main, l'adoption d'un projet de loi, alors que nous n'en avons pas vraiment besoin, pour donner du pouvoir à un groupe de personnes, qui pourra décider qu'il est l'autorité locale sur un lac...

**Le sénateur Spivak :** Il ne peut pas prendre cette décision; c'est une décision que doit prendre le ministre.

**Le sénateur Dawson :** Il ne me plaît pas davantage de laisser le ministre décider qui aura le pouvoir sur mon lac.

**Le sénateur Spivak :** Quelqu'un doit pourtant prendre la décision.

**Le sénateur Dawson :** Oui. Cependant, la plupart de ces lacs sont déjà sous une autorité quelconque. Ils sont tout au moins du ressort des provinces.

Je crois toutefois que des mesures de contrôle doivent être établies. Cependant, si le ministre, le ministère, ainsi que les règles et les règlements indiquent que la situation est de mieux en mieux maîtrisée, je préférerais pousser les gens à prendre leur lac en main, plutôt qu'adopter un autre texte de loi qui pourrait porter atteinte aux règles et aux règlements qui semblent permettre des changements positifs.

**Le sénateur Spivak :** Je suis d'accord avec vous. Je dois toutefois souligner que, jusqu'à maintenant, aucune annexe n'existe pour l'interdiction des motomarines.

**Le sénateur Dawson :** C'est ce que je veux savoir. Je n'ai pas eu la chance de lire tous les règlements. Ça me semblait clair.



Again, I am still looking at the evolution. A good example would be the former Sea-Doo from Bombardier. That watercraft began as a one-person watercraft and evolved into a two-person watercraft. Now you can sit four people on a Sea-Doo. When does it stop being a PWC and become a boat? They are awkward vehicles, but I would like to know how we could regulate when it changes its nature.

**Senator Spivak:** I think you have to look at the statistics. You have to see that personal watercraft have a much higher rate of injuries and deaths than normal boats, considering the amount. Those statistics come from hospital associations and, I believe, the Red Cross of Canada. It is your choice. I do not think this is a problem that does not exist; it does exist.

**Senator Dawson:** I recognize it, too, and I agree with you. However, I am saying that if there is a solution that has evolved because of the pressure being put on it the last six or seven years, I first of all congratulate you if you have succeeded in convincing the Department of Transport.

My questions probably will be applying to the department more than to Senator Spivak.

**The Chair:** They will be coming next week.

**Senator Massicotte:** Thank you for being with us. I share your concerns. I live near a river and I appreciate there is a problem. I have tried to do something with the river I live on to try to diminish the presence of PWCs. Our problem was not PWCs; it was what I call the "cigarette boats," the fast-moving longboats. I share Senator Dawson's point of view, saying, "Why only PWCs, why not all watercraft?" I appreciate your opinion on the guidance system. Both are the same thing. They are equally a danger.

I will also raise another issue. From what I read of your bill, if a local order, after consulting with the population and so on, makes a recommendation to the minister, with rare exception, the minister has no choice but to add that waterway to its schedule. Am I correct in saying that?

**Senator Spivak:** No, I do not think so. The minister has to make a decision that it does not impede navigation.

**Senator Massicotte:** I read that. It is specific as to when he can object. He cannot say "unreasonable demand." He has to say "it impedes navigation or increases the danger" and so on. There is not much discretion there.

The concern I would then have is a bit like Senator Dawson's: A bunch of cottagers form an association. They are not elected; they are not a city or a municipality. They decide this is their lake,

J'étudie toujours l'évolution. Un bon exemple serait l'ancien Sea-Doo de Bombardier. Cette embarcation était d'abord conçue pour une seule personne, puis, on l'a modifiée pour qu'elle puisse contenir deux personnes. Quatre personnes peuvent maintenant embarquer dans un Sea-Doo. Quelle est la distinction entre une motomarine et un bateau? Ce sont des véhicules qu'il est difficile de catégoriser, mais j'aimerais savoir comment on peut réglementer leur utilisation quand ils changent de nature.

**Le sénateur Spivak :** Je crois que vous devez tenir compte des statistiques. Vous devez savoir que les motomarines entraînent un taux beaucoup plus élevé de blessures et de décès que les bateaux normaux, par rapport à leur nombre. Ces statistiques proviennent d'associations hospitalières et, je crois, de la Croix-Rouge du Canada. C'est votre choix. Je crois qu'il s'agit d'un véritable problème.

**Le sénateur Dawson :** Je le reconnais moi aussi et je suis d'accord avec vous. Néanmoins, ce que je veux dire c'est que, si une solution a fait surface en raison de la pression qui a été exercée au cours des six ou sept dernières années, j'aimerais vous féliciter d'avoir réussi à convaincre le ministère des Transports.

Mes questions s'adresseront probablement davantage au ministère qu'au sénateur Spivak.

**La présidente :** Les représentants du ministère seront là la semaine prochaine.

**Le sénateur Massicotte :** Je vous remercie d'être venue comparaître devant nous. Je partage vos préoccupations. J'habite près d'une rivière et je reconnais qu'il y a un problème. J'ai tenté de faire quelque chose pour faire baisser le nombre de motomarines sur la rivière au bord de laquelle je vis. Notre problème n'était pas les motomarines; c'était plutôt ce que j'appelle les « bateaux cigarettes », c'est-à-dire les bateaux rapides. Je partage l'opinion du sénateur Dawson, qui demande : « Pourquoi seulement les motomarines et pourquoi pas toutes les embarcations? » J'ai apprécié ce que vous avez dit sur le système de guidage. Les deux types d'embarcations sont pareils. Ils sont tous les deux dangereux.

J'aimerais également soulever une autre question. Selon votre projet de loi, si une autorité locale, après consultation auprès de la population, présente des observations au ministre, ce dernier doit, sauf exception rare, ajouter la voie navigable à l'annexe par arrêté. Ai-je raison?

**Le sénateur Spivak :** Non. Je ne crois pas. Le ministre doit déterminer que cela ne fait pas obstacle à la navigation.

**Le sénateur Massicotte :** J'ai lu cela. Le projet de loi spécifie dans quels cas le ministre peut refuser de donner suite à une proposition. Il ne peut pas affirmer qu'il s'agit d'une « demande déraisonnable ». Il doit affirmer que la proposition « aurait pour effet de faire obstacle à la navigation ou augmenterait le danger », ainsi de suite. Sa compétence à cet égard est limitée.

La préoccupation que j'ai est semblable à celle du sénateur Dawson; on aurait affaire à des poignées de propriétaires de chalets qui ont créé une association. Ils ne sont pas élus; ils ne

whereas the lake actually belongs to the greater population. Does that not concern you a little bit?

**Senator Spivak:** It seems to me that the same procedures in the bill exist for the other 2,000 applications. In other words, you have to consult, you have to ensure that everyone knows and it has to be a majority kind of rule.

This is a democracy. Why do you think that the cottagers, homeowners on that lake, should not have the same say as everyone else? If a majority of them come together, can they not attempt to enforce something in a democratic way? Here is the other thing: Many of them have tried to do this. As I mentioned to you before, because of the process, they are cut off. That is not fair, either.

I think the provisions here are as fair, as equitable and as reasonably constrained as any kind of situation in which you have a number of people, perhaps with conflicting views, but with a majority rule.

**Senator Massicotte:** Under your definition, what is a cottage association? Many lakes are serviced by maybe thousands of people who come up to the lake, dock their boat and go to the beach. Therefore it is accessible to many people.

However, a cottage association is usually, from what I have seen up North, comprised of the people on the lake. You may have 20, 30 or 40 cottages. They form an association. Your definition is "cottage association." They say: "No, I want to prohibit the use of PWCs" despite the fact that you may have 20,000 people using that lake. It is a very small auto-proclaimed association saying "no."

**Senator Spivak:** First, the minister has to decide what local authority is and whether that cottage association is a local authority. I doubt very much your example of a little lake with 30 cottages and 40,000 visitors. That is a hypothetical example.

There is enough built into it. It seems to me that a lake has many uses. There are cottagers, canoers, fishers, swimmers and, around my cottage, divers. There are many different uses. It is like a forest. A forest has many different uses.

It is not always easy to come to a decision, but I am of the view that extreme sports vehicles belong where it is suitable. It is not my decision, but they do not always belong on a little lake with all these other activities going on.

Perhaps you have a different view.

représentent ni une ville, ni une municipalité. Ils décident que le lac leur appartient quand ce lac appartient en fait à la population dans son ensemble. Cela ne vous préoccupe-t-il pas un peu?

**Le sénateur Spivak :** Il semble que les procédures décrites dans le projet de loi soient les mêmes que celles qui ont été appliquées dans les 2 000 autres cas. Autrement dit, on doit tenir une consultation, s'assurer que tout le monde est au courant et que le règlement est accepté par la majorité.

Nous sommes dans une démocratie. Pourquoi pensez-vous que les propriétaires de chalets et de maisons sur les rives du lac ne devraient pas avoir le même droit de parole que tout le monde? Si une majorité d'entre eux s'unissent, ne peuvent-ils pas tenter de faire appliquer un principe de manière démocratique? Il faut également savoir qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà tenté de le faire. Comme je l'ai déjà mentionné, leurs revendications sont repoussées en raison du processus. Ce n'est pas juste, ça non plus.

Je pense que les dispositions en l'occurrence sont aussi justes, équitables et raisonnablement limitées que dans n'importe quel genre de situation où il y a un certain nombre de gens, dont les opinions sont peut-être contradictoires, mais où la majorité l'emporte.

**Le sénateur Massicotte :** Selon vous, qu'est-ce qu'une association de chalets? De nombreux lacs accueillent parfois des milliers de personnes qui s'y rendent, y mettent leurs bateaux à quai et vont à la plage. Ces lacs sont donc accessibles à un grand nombre de personnes.

Toutefois, les associations de chalets sont habituellement, selon ce que j'ai pu constater dans le Nord, constituées des gens qui habitent sur les rives du lac. Il peut y avoir 20, 30 ou 40 chalets. Les propriétaires de ces chalets forment une association. Vous parlez d'une « association de chalets ». Ces membres affirment : « Non. Nous voulons interdire l'utilisation des motomarines » malgré le fait qu'il y a peut-être 20 000 personnes qui utilisent le lac. Il s'agit d'une association très petite qui s'autoproclame la majorité et qui affirme son opposition.

**Le sénateur Spivak :** Premièrement, le ministre doit décider ce qu'est une autorité locale et si l'association de chalets en est une. Je trouve très douteux votre exemple d'un petit lac entouré de 30 chalets, mais accueillant 40 000 visiteurs. Il s'agit d'un exemple hypothétique.

On a déjà prévu un nombre suffisant de situations. Il me semble qu'un lac comporte un grand nombre d'utilisations. Il y a les propriétaires de chalets, les canotiers, les pêcheurs, les nageurs, et, autour de mon chalet, les plongeurs. Les utilisations sont nombreuses. Un lac est comme une forêt. Une forêt peut servir à beaucoup de choses.

Il n'est pas toujours facile de prendre une décision, mais je suis d'avis que les véhicules de sports extrêmes doivent être conduits là où il est convenable de le faire. Ce n'est pas ma décision, mais ces véhicules n'ont pas toujours leur place sur un petit lac où beaucoup d'autres activités ont lieu.

Vous n'avez peut-être pas la même opinion que moi.

**Senator Massicotte:** There are many people on the river that I am on. In fact, there are probably 20 or 30 of us on that little piece of land. They were picketing this past week. They do not want any other waterway, yet it services thousands of people who come to this river. Why would the 30 people decide? That is the debate the city is having.

**Senator Spivak:** Maybe they would not. Maybe the minister would be of your view and suggest that is not a legitimate local authority.

**The Deputy Chair:** Senator Massicotte spoke about the high-powered long and fast cigarette boats. Do you not think something should be done to permit the people who have the cottages along that place to do something about those because of safety?

**Senator Spivak:** They can, particularly now with this regulation. I agree with you. I have had many people talk to me about those boats. Frankly, one of the major problems in Canada, especially in Ontario, which are heavily used, is enforcement of the rules and the ability to ensure that these waterways are safe.

I still go back to that. If you look at the statistics and the history, there is a much higher ratio of injuries and deaths to the number of PWCs compared to the number of boats. Those injuries are often not from drowning but from blunt trauma. You are shaking your head because you know that. That is the case.

I chose this small area because of this personal experience where this poor young guy was beheaded by a boat. I did not realize it would be a lifetime's work, nor did I understand how many other things went wrong. In the course of it, I have learned a great deal.

Obviously, this minister is looking at what can be done. I am just saying to you that it is not the whole story, and it is up to you to decide.

I have to say that throughout this whole process, I would have been very much happier if the regulations had been changed properly, and they were not, until yesterday. Even so, in my opinion, they did not go far enough. Maybe they will.

**Senator Massicotte:** Senator Spivak, you said that for the cigarette boats, there is something they can do. What can they do to resolve it that they cannot do for PWCs?

**Senator Spivak:** Up until now, lobbyists saw PWCs, as not the same type of boat, so they were not included in the regulations. The minister now says, "Any type of vessel, including personal watercraft." That was not the case before.

**Le sénateur Massicotte :** Il y a un grand nombre de personnes qui habitent en bordure de la rivière où j'habite. En fait, nous sommes probablement 20 ou 30 à occuper ce petit territoire. Ils manifestaient la semaine dernière. Ils ne veulent pas d'autre voie navigable. Pourtant, des milliers de personnes utilisent l'unique voie navigable pour se rendre à la rivière. Pourquoi ces 30 personnes auraient-elles le pouvoir de décider? C'est ce qu'affirme la ville.

**Le sénateur Spivak :** Peut-être que ces personnes n'auraient pas le pouvoir de décider. Le ministre partagerait peut-être votre point de vue et déterminerait qu'il ne s'agit pas d'une autorité locale légitime.

**Le vice-président :** Le sénateur Massicotte a parlé des bateaux-cigarettes puissants et rapides. N'êtes-vous pas d'avis que l'on devrait faire quelque chose afin de permettre aux personnes qui ont des chalets au bord de l'eau de faire quelque chose à cet égard pour des motifs de sécurité?

**Le sénateur Spivak :** Elles peuvent faire quelque chose, surtout maintenant, grâce à ce règlement. Je suis d'accord avec vous. De nombreuses personnes m'ont parlé de ces bateaux. Sincèrement, un des problèmes majeurs concernant les voies navigables au Canada, surtout en Ontario, c'est qu'elles sont très encombrées et qu'il est difficile de mettre les règlements à exécution afin de garantir qu'elles sont sécuritaires.

Je reviens toujours au même argument. Si vous tenez compte des statistiques et de l'histoire, il y a un taux beaucoup plus élevé de blessures et de décès liés aux motomarines, compte tenu de leur nombre, par rapport aux bateaux. Ces blessures découlent moins souvent de noyades que de traumatismes contondants. Vous hochez la tête parce que vous le savez. C'est la vérité.

J'ai choisi ce domaine particulier en raison d'une expérience personnelle au cours de laquelle un jeune homme a été décapité par un bateau. Je ne savais pas que ce serait le travail de toute une vie ni combien d'autres accidents il y avait régulièrement. Dans le cadre de mon travail, j'ai appris beaucoup de choses.

Évidemment, le ministre explore les solutions possibles. Je veux seulement vous dire qu'il ne s'agit pas de toute l'histoire et que c'est à vous de décider.

Je dois dire que, pendant tout ce processus, j'aurais été beaucoup plus heureuse si les règlements avaient été modifiés de manière appropriée. Ce n'était pas le cas, jusqu'à hier. Toutefois, à mon avis, ils n'en ont pas fait assez. Peut-être en feront-ils davantage à l'avenir.

**Le sénateur Massicotte :** Sénateur Spivak, vous avez dit qu'ils pouvaient faire quelque chose en ce qui concerne les bateaux-cigarettes. Quelle solution peuvent-ils adopter pour ces bateaux qui ne s'applique pas aux motomarines?

**Le sénateur Spivak :** Jusqu'à maintenant, les groupes de pression ne considéraient pas les motomarines comme un bateau. Elles n'étaient donc pas visées par le règlement. Le ministre affirme maintenant qu'on doit inclure « tous les types de véhicules marins, y compris les motomarines ». Ce n'était pas le cas auparavant.



**Senator Massicotte:** That seems to suggest that cigarette boats are no problem; you can do something about them. However, if you can do something about it for PWCs, it comes back to this question: What is the problem, if we can do something about it?

**Senator Spivak:** As I indicated to you before the first problem is that only a government body can do that, not a local authority, such as a cottage association or whatever. Second, at any point in the process, a bureaucrat can say something. Third, it can take up to four years to get anything done. It is bureaucracy, like everything else.

I appreciate that the minister is trying to do this. I think that is great. Hopefully, we will see better times. I do not know.

**Senator Merchant:** I am probably the only person here who is not speaking from personal experience. When we were first married and had one child, we tried a cottage and we could not get anyone to do the work. My husband did not want to do the work, so we quickly sold our cottage. I have only been to cottages when people invite us over.

When I first was appointed to the Senate, cottage owners told me that Senator Spivak was doing some very good work. That was only five years ago, so you have been working at this for a while. They mentioned that you were working on this personal watercraft issue.

I contacted those people just yesterday, the same people who had spoken to me before. I told them this bill was before us again. They commented that there have been some improvements made to the watercraft and that their local municipality had taken action. They did not seem to want to push the proposed legislation.

You mentioned that in the U.S. there have been improvements. You said there were all these petitions over time. Does the same company make that watercraft in Canada?

**Senator Spivak:** Yes.

**Senator Merchant:** If there has been regulation there, why have they not caught on in Canada that they should do the same?

**Senator Spivak:** There is excellent lobbying here, as I pointed out to you, even in 1994. It is like everything else. California has certain standards for cars; we still do not have them although I think Quebec is coming up with those standards.

**Senator Merchant:** Will there be any problem with enforcement? How do you enforce? Who is the overseer?

**Le sénateur Massicotte :** Ça donne à penser que les bateaux-cigarettes ne sont pas un problème; nous pouvons prendre des mesures à leur égard. Cependant, si nous pouvons appliquer la même solution aux motomarines, on doit se poser la question suivante : y a-t-il vraiment un problème si une solution s'applique?

**Le sénateur Spivak :** Comme je vous l'ai indiqué plus tôt, le premier problème est que seul un organisme du gouvernement peut appliquer cette solution. Les autorités locales, comme les associations de chalets, ne peuvent rien faire. Deuxièmement, un bureaucrate peut intervenir à n'importe quelle étape du processus. Troisièmement, on peut attendre jusqu'à quatre ans avant que quelque chose soit fait. C'est la bureaucratie, comme dans tout le reste.

J'apprécie le fait que le ministre essaie de changer la réglementation. Je pense que c'est merveilleux. J'espère que la situation s'améliorera à l'avenir. Je ne sais pas.

**Le sénateur Merchant :** Je suis probablement la seule personne ici qui ne peut pas parler d'une expérience personnelle. Quand nous nous sommes mariés et que nous avons eu un enfant, nous avons essayé d'avoir un chalet, mais personne ne voulait faire le travail. Mon mari ne voulait pas s'en charger, alors nous avons rapidement vendu notre chalet. Je suis seulement allée à des chalets quand on m'a invitée.

Quand je suis devenue membre du Sénat, des propriétaires de chalets m'ont dit que le sénateur Spivak faisait du très bon travail. Il y a cinq ans de cela, vous travaillez donc à ce problème depuis longtemps. Ils ont mentionné que vous travaillez à ce problème de motomarines.

J'ai communiqué avec ces personnes hier, c'est-à-dire les mêmes gens qui m'avaient parlé de cette question par le passé. Je leur ai dit qu'on discuterait de nouveau de ce projet de loi. Ils m'ont répondu que certaines améliorations avaient eu lieu relativement au problème des motomarines et que leur municipalité locale avait pris des mesures à cet égard. Ils ne semblent pas vouloir pousser le projet de loi.

Vous avez mentionné qu'il y avait eu des améliorations à cet égard aux États-Unis. Vous avez dit qu'il y avait eu de nombreuses pétitions au fil du temps. S'agit-il de la même entreprise que celle qui fabrique les motomarines au Canada?

**Le sénateur Spivak :** Oui.

**Le sénateur Merchant :** S'il y a eu une réglementation là-bas, pourquoi le gouvernement canadien n'a-t-il pas encore compris qu'on devrait faire la même chose ici?

**Le sénateur Spivak :** Comme je vous l'ai déjà dit, nous avons un excellent lobby ici depuis 1994. C'est comme pour tout le reste. La Californie a certaines normes pour les voitures; nous n'avons toujours pas de normes équivalentes même si je crois que le Québec est en train de les rattraper.

**Le sénateur Merchant :** Aura-t-on des problèmes pour mettre la loi à exécution? Comment le ferons-nous? Qui s'assurera qu'on respecte le règlement?

**Senator Spivak:** It is a big problem. That is definitely a government responsibility, perhaps it is municipal.

**Senator Merchant:** They have the bodies in little lakes. Is there someone out there who will be able to do this?

**Senator Spivak:** There is the RCMP, and how many of them are there? In my own city of Winnipeg, with two rivers, they wanted to put in PWCs. The city council would not allow it. PWCs are not allowed on the rivers. The rivers are narrow, and in Winnipeg, there is huge erosion of the riverbanks, so city council does not allow this type of personal watercraft on the river.

As I explained to you before, in some areas, municipalities have stepped up to the plate. The federal government has not challenged that but they could challenge it. I believe that Winnipeg used the noise issue. Yes, municipalities are taking on the burden and that is fine, but there are still many areas where the federal government could step in.

**Senator Merchant:** There still has to be enforcement.

**Senator Spivak:** That is a government issue, but I do not know what can be done. Certainly, they would have to hire more people and create stiffer fines. Getting a boating license is a joke; anyone can get such a license.

**Senator Johnson:** I am thrilled that this bill is before us today, senator. As you know, I have been supportive for seven years. The trip is getting to be a long one but we will persevere.

I am concerned about Lake Winnipeg where you cannot enjoy a summer afternoon without being disturbed by these watercraft. It is not only that they are on the lake but where they go on the lake given their size and speed. On our beach, I have not noticed that people who drive them are licensed. They are supposed to have a driver's licence, but this does not happen. We see kids driving these watercraft.

In an area like Lake Winnipeg, it would be necessary to have several different applications from the various areas, such as Victoria Beach and Winnipeg Beach. Would it be possible to do just one for the entire lake or would each association have to make an application?

**Senator Spivak:** That would be possible if there were consultation between the minister and the boating authorities. At the moment, it is in the hands of the government. Around Lake Winnipeg, we have Gimli Beach, Winnipeg Beach and others.

**Senator Johnson:** Wherever there are cottages around that big lake you would have to do individual applications or one big association application.

**Le sénateur Spivak :** C'est un gros problème. C'est une responsabilité qui appartient définitivement au gouvernement, peut-être municipal.

**Le sénateur Merchant :** Il y a les organisations pour les petits lacs. Y a-t-il quelqu'un qui pourra assurer l'application de la loi?

**Le sénateur Spivak :** Il y a la GRC, mais combien sont-ils? Dans ma propre ville de Winnipeg, qui compte deux rivières, ils voulaient permettre les motomarines. Le conseil municipal n'a pas voulu. Les motomarines ne sont pas permises sur les rivières. Les rivières sont étroites et, à Winnipeg, il y a un problème important d'érosion des rives. Le conseil municipal ne permet donc pas ce genre d'embarcation sur la rivière.

Comme je vous l'ai expliqué plus tôt, dans certaines régions, les municipalités ont pris les devants. Le gouvernement fédéral n'a rien fait pour s'y opposer, mais il pourrait le faire. Je pense que Winnipeg a misé sur le problème du bruit. Oui, les municipalités se sont chargées de ce fardeau, ce qui est bien, mais le gouvernement fédéral pourrait toujours intervenir dans un grand nombre de domaines.

**Le sénateur Merchant :** La loi doit tout de même être appliquée.

**Le sénateur Spivak :** Cela incombe au gouvernement, mais je ne sais pas ce qu'on peut faire. Bien sûr, il faudrait embaucher plus de personnes et imposer des amendes plus lourdes. Il est très facile d'obtenir une carte de conducteur d'embarcation de plaisance; n'importe qui peut avoir une telle carte.

**Le sénateur Johnson :** Je suis très heureuse que nous étudions ce projet de loi aujourd'hui, sénateur. Comme vous le savez, je l'appuie depuis sept ans. Le processus est interminable, mais nous persévérons.

Je suis préoccupée par le lac Winnipeg, où on ne peut pas profiter d'un bel après-midi d'été sans être dérangé par ces embarcations. Le problème, ce n'est pas seulement qu'elles se trouvent sur le lac, mais ce sont les parties du lac qu'elles occupent, compte tenu de leur taille et de leur vitesse. Sur notre plage, j'ai remarqué que certaines des personnes qui conduisent ces motomarines n'ont pas de permis. Elles sont censées avoir un permis de conduite, mais ce n'est pas le cas. Nous voyons des enfants conduire ces embarcations.

Dans une région comme celle du lac Winnipeg, il serait nécessaire de présenter plusieurs demandes pour les diverses parties du lac, comme la plage Victoria et la plage Winnipeg. Serait-il possible de présenter une seule demande pour tout le lac, ou chaque association devrait-elle présenter sa propre demande?

**Le sénateur Spivak :** Une seule demande serait possible si des consultations étaient tenues entre le ministre et les autorités régissant la navigation de plaisance. Actuellement, c'est le gouvernement qui s'en occupe. Autour du lac Winnipeg, il y a, entre autres, la plage Gimli et la plage Winnipeg.

**Le sénateur Johnson :** Là où il y a des chalets autour de ce grand lac, on aurait à présenter des demandes individuelles ou une association plus large présenterait une seule demande.

**Senator Spivak:** You cannot do them individually. You need a petition from all of them to go for one application.

**Senator Johnson:** You would need to have a petition from each cottage association in each region of the lake.

**Senator Spivak:** Are you asking in reference to this bill?

**Senator Johnson:** Yes.

**Senator Spivak:** You would have to have a number of cottage associations, but I am not sure.

**Senator Johnson:** It is a problem on these bigger lakes that are also used for recreation.

**Senator Spivak:** There again, it would be at the discretion of the minister, and rightly so because the minister has to make some of the decisions.

**Senator Johnson:** Is there anything being done on another level, such as licensing? There is no enforcement of that either.

**Senator Spivak:** Yes, I know, but I do not know whether anything else is being done.

**Senator Johnson:** Keep on going.

**Senator Eyton:** Senator Spivak, out of interest, does your family own a personal watercraft.

**Senator Spivak:** No.

**Senator Eyton:** Just testing.

**Senator Spivak:** Thank goodness.

**Senator Eyton:** I understand from your comments that the government is against your bill because, in general, the government does not feel it is necessary. Is that your understanding?

**Senator Spivak:** That was indicated by Senator Comeau in his remarks. I have had that indication before. Perhaps they might change their minds, who knows? However, Senator Comeau said in his remarks at the time that we do not need this bill.

**Senator Johnson:** Yes, that is what he said.

**Senator Eyton:** In the meantime, they have developed with new regulations that go part of the way.

**Senator Spivak:** That is true.

**Senator Eyton:** My understanding through it all is that the area where you still have a difference is in the definition of "local authority." Your bill allows cottage associations to organize and make a representation.

**Senator Spivak:** Yes and my other concern is that there has not been much effort to promote this. In fact, it has been the opposite. As I mentioned in my remarks, it would be worth pursuing for the committee to see how far it is being pursued.

**Le sénateur Spivak :** On ne peut pas présenter les demandes individuellement. Une pétition comprenant toutes les associations est nécessaire pour présenter une demande.

**Le sénateur Johnson :** On aurait besoin d'une pétition de chaque association de chalets dans chaque partie du lac.

**Le sénateur Spivak :** Parlez-vous du projet de loi?

**Le sénateur Johnson :** Oui.

**Le sénateur Spivak :** Il faudrait un certain nombre d'associations de chalets, mais je ne suis pas certaine.

**Le sénateur Johnson :** Il s'agit d'un problème en ce qui concerne les lacs plus grands qui ont également des usages récréatifs.

**Le sénateur Spivak :** Là encore, ce serait à la discrétion du ministre, et c'est bien comme ça puisque le ministre doit prendre certaines décisions.

**Le sénateur Johnson :** Des mesures sont-elles prises dans d'autres domaines, comme celui de la délivrance des permis? La loi n'est pas appliquée dans ce domaine non plus.

**Le sénateur Spivak :** Oui. Je le sais, mais je ne sais pas si l'on prend d'autres mesures.

**Le sénateur Johnson :** Continuez.

**Le sénateur Eyton :** Sénateur Spivak, je suis curieux de savoir si votre famille a une motomarine.

**Le sénateur Spivak :** Non.

**Le sénateur Eyton :** C'était un test.

**Le sénateur Spivak :** Dieu merci.

**Le sénateur Eyton :** Ai-je bien compris que le gouvernement est contre votre projet de loi parce que, en général, il croit que ce dernier n'est pas nécessaire? Est-ce que vous pensez?

**Le sénateur Spivak :** C'est ce que le sénateur Comeau a indiqué dans sa déclaration. C'est également ce que l'on m'avait déjà dit. Peut-être changeront-ils d'idée, qui sait? Cependant, le sénateur Comeau a affirmé, dans ses remarques, que nous n'avons pas besoin de ce projet de loi.

**Le sénateur Johnson :** Oui. C'est ce qu'il a dit.

**Le sénateur Eyton :** Entre temps, ils ont créé de nouveaux règlements qui permettent une progression.

**Le sénateur Spivak :** C'est vrai.

**Le sénateur Eyton :** Selon ce que j'ai compris, là où vous ne vous entendez toujours pas, c'est au sujet de la définition que vous donnez à une « autorité locale ». Votre projet de loi permet aux associations de chalets d'organiser et de présenter des observations.

**Le sénateur Spivak :** Oui. Mon autre préoccupation concerne le peu d'efforts qui ont été déployés pour promouvoir cette mesure. En fait, c'est tout le contraire. Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration, il vaudrait la peine que le comité examine dans quelle mesure l'option est disponible.



**Senator Eyton:** I admire and support the general principle behind the bill. However, I have trouble with the bill in part because of the uncertainty in the terms used therein. It says that the local authority includes a cottage association. You and I know that people on Bear Point in six cottages could get together, form an association and make a representation.

You have a great deal of faith in the minister but the minister will never see this. It will be a deputy of a deputy minister who will finally see it. There can be considerable pressure brought by more affluent or more important cottage owners who decide that they want a particular regime in their neighbourhood.

**Senator Spivak:** We are a country of many small lakes. I live on a small with probably 200 cottages, next door, is Lake of the Woods.

**Senator Eyton:** Do you have a sense that a cottage association covers a lake whereas it does not? Most associations in Ontario would be part of a lake or a point or a bay. There would be many small associations on a lake and the bill might prompt a group of 10-12 cottagers to get together, form an association and ask for this kind of restriction?

**Senator Spivak:** The bill was strongly supported by the Federation of Ontario Cottagers' Associations until it was torpedoed from within. They went through these issues carefully.

**Senator Eyton:** I see two problems. One problem is the uncertainty of definitions such as "cottage association" and "personal watercraft." If I put a cockpit in my vehicle of whatever size, it would no longer be a personal watercraft. The term "interested persons who make representations to the minister," could mean persons from anywhere — Montreal, Ottawa or Toronto. The second problem is the complexity of having another government process looking after something that is substantially the same kind of activity. It seems that it is much better to do it by regulation.

**Senator Spivak:** You are quite right in saying that it is much better to do it by regulation; I have never disputed that. I presented this bill because I could not amend the regulations. If the regulations would go a step further, it would be better. What is the damage and what is the benefit?

My view is that Canada is the land of cottages; people love their cottage life. They are not interested in extreme sports vehicles in their areas. People who use extreme sports vehicles are not so concerned because they are not on their own lakes. In every case you and I cannot sit here and say that this will not work because 10 people will go to the minister and say that it is no good. It is a point of view. What is the greater good?

**Le sénateur Eyton :** J'admire et j'appuie le principe général qui sous-tend le projet de loi. Cependant, ma préoccupation à son égard est due, en partie, aux termes ambigus qui sont utilisés. Selon ce dernier, une association de chalets est une autorité locale. Nous savons tous deux que les propriétaires de six chalets à Bear Point pourraient se regrouper, former une association et présenter des observations.

Vous faites beaucoup confiance au ministre, mais ce n'est jamais lui qui se chargera de cette question. Ce sera un sous-ministre adjoint qui s'en chargera au bout du compte. Il pourrait y avoir des pressions considérables de la part de propriétaires de chalets fortunés ou plus importants, qui décident qu'ils veulent un régime particulier dans leur voisinage.

**Le sénateur Spivak :** Il y a de nombreux petits lacs dans notre pays. J'habite sur les rives d'un d'entre eux; il compte probablement 200 chalets. À côté de mon lac, il y a le lac des Bois.

**Le sénateur Eyton :** Croyez-vous qu'il est possible qu'une association de chalets semble représenter tout un lac quand ce n'est pas le cas effectivement? Plusieurs associations en Ontario représentent une partie d'un lac, une pointe ou une baie. Il y aurait de nombreuses petites associations liées à un lac, et le projet de loi pourrait pousser un groupe de 10 ou 12 propriétaires de chalets à se regrouper, à former une association et à demander ce genre de restriction.

**Le sénateur Spivak :** Le projet de loi a été appuyé largement par la Federation of Ontario Cottagers' Associations jusqu'à ce qu'elle soit torpillée de l'intérieur. Les membres de la FOCA avaient étudié ces problèmes attentivement.

**Le sénateur Eyton :** Je constate deux problèmes. Le premier concerne l'ambiguïté des définitions de termes comme « association de chalets » et « motomarine ». Si je mets une cabine dans mon véhicule, quelle que soit sa taille, ce ne serait plus une motomarine. L'expression « le ministre donne aux intéressés la possibilité de lui présenter des observations » pourrait faire allusion à des personnes de n'importe où — Montréal, Ottawa ou Toronto. Le deuxième problème est lié à la complexité d'un autre processus gouvernemental pour une activité qui fait déjà l'objet d'un processus. Il me semble que ce soit beaucoup mieux de régir cette question par le moyen d'un règlement.

**Le sénateur Spivak :** Vous avez raison quand vous dites qu'il est mieux de le faire par règlement; je n'ai jamais contesté cela. J'ai présenté ce projet de loi parce que je ne pouvais pas modifier les règlements. Si ces derniers pouvaient aller un peu plus loin, ce serait mieux. Quels sont les avantages et les inconvénients?

Selon moi, le Canada est le pays des chalets. Les gens adorent leur vie de chalet. Ils ne veulent pas de véhicules de sport extrême chez eux. Les gens qui utilisent ces véhicules n'ont pas cette préoccupation parce qu'ils ne se trouvent pas sur leur propre lac. De toute manière, nous ne pouvons pas affirmer que le projet de loi ne fonctionnera pas parce que dix personnes se présenteront devant le ministre et lui diront que ce n'est pas bien. Il s'agit d'un point de vue. Qu'est-ce qui est le mieux?

**Senator Eyton:** You are putting a lot of faith in the minister and his or her involvement. Of course in a practical sense it probably will not occur.

**The Deputy Chair:** Senator Merchant asked a good question about enforcement. With all of the regulations that the government is bringing through and the things you would like to see in relation to safety and so on, who will enforce it and how will it be enforced?

I will read to you a few of them from page 10. The enforcers can be a member of the Royal Canadian Mounted Police; a member of any harbour or river police force; a member of any provincial, county or municipal police force; a marine safety inspector, a pleasure craft safety inspector; a person employed as a park warden by Parks Canada et cetera.

It goes on and it is a whole page of them. This is the way that it would be enforced and so they often contract this out to some of these forces and agencies.

**Senator Spivak:** Absolutely, but here is the real story: If you look at Canada today there is very little enforcement; not a lot. Again, it will need an act of will by all the governments involved to make sure that this is a priority.

There was a terrible accident in Quebec not long ago where a grandfather and his little kids were all killed. Somehow in Quebec I guess that made a big impact, but I think it is just good housekeeping. For good enforcement to occur you need the government to step up, fund it, organize it, whatever level of government, and then it will happen, but right now it is not.

**The Deputy Chair:** Thank you. As you know, these regulations were only gazetted on April 30 and this is only May 7.

**Senator Spivak:** Exactly. That is what I am saying. They just happened.

**The Deputy Chair:** Are there further question, honourable senators?

If not, Senator Spivak, I want to say on behalf of the committee thank you very much for coming. You certainly know your subject matter very well and I suppose after seven years you ought to. You were able to answer the questions with a lot of detail and knowledge and we thank you for that.

Honourable senators, this study will continue. At the next meeting, we will hear from officials from the department and following that, we will be hearing from the National Marine Manufacturers Association. There are more witnesses to be heard on this subject; however, next week when the department comes, we can certainly ask them about these new regulations.

**Le sénateur Eyton :** Vous comptez beaucoup sur le ministre et sur sa participation. Bien sûr, en pratique, ça ne se fera probablement pas comme ça.

**Le vice-président :** Le sénateur Merchant a posé une très bonne question sur l'exécution. Qui assurera le respect de tous les règlements adoptés par le gouvernement et de toutes les normes que vous voulez voir rétablies en matière de sécurité, et comment le feront-ils?

Je vais vous dire quelques-uns des noms qui figurent à la page 10. Les agents chargés de l'exécution peuvent être membres de la Gendarmerie royale du Canada; membres d'une force de la police portuaire ou fluviale; membres de toutes forces de police d'une province, d'un comté ou d'une municipalité, inspecteurs de la sécurité maritime; inspecteurs des embarcations de plaisance; personnes employées comme garde de parc par Parcs Canada, et cetera.

La liste se poursuit pendant toute une page. C'est de cette manière qu'on appliquera le règlement. Ce sont ces forces et ces organismes qui s'en chargeront.

**Le sénateur Spivak :** Bien sûr, mais la réalité est la suivante : au Canada, les règlements ne sont pas très souvent appliqués; c'est limité. Je répète qu'un acte de volonté de tous les ordres du gouvernement sera nécessaire pour garantir qu'il s'agit d'une priorité.

Il y a eu un accident terrible au Québec il n'y a pas très longtemps dans lequel un homme et ses petits-enfants ont tous été tués. Au Québec, je suppose que l'impact a été énorme, mais il s'agit simplement d'une bonne gestion interne. Pour que les lois et les règlements soient bien appliqués, le gouvernement, de quelque ordre que ce soit, doit prendre les devants, financer ces mesures et les organiser, et c'est alors que ça se fera. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

**Le vice-président :** Merci. Comme vous le savez, ces règlements ont seulement été publiés dans la Gazette le 30 avril, et nous sommes le 7 mai aujourd'hui.

**Le sénateur Spivak :** Exactement. C'est ce que je dis. Ils viennent d'être créés.

**Le vice-président :** Y a-t-il d'autres questions, mesdames et messieurs?

Sinon, sénateur Spivak, au nom du comité, j'aimerais vous remercier d'être venue. Vous connaissiez très bien le sujet, et je suppose que ce devrait être le cas après sept ans. Vous avez répondu en détail et en connaissance de cause à toutes les questions, et nous vous en remercions.

Mesdames et messieurs, cette étude se poursuivra. À la prochaine réunion, nous allons entendre des représentants du ministère, puis, des représentants de la National Marine Manufacturers Association. Il y a d'autres témoins à entendre à ce sujet; toutefois, la semaine prochaine, quand les représentants du ministère seront ici, nous pourrons bien sûr leur poser des questions sur ces nouveaux règlements.

**Senator Spivak:** I want to tell you but I am sure you know; there is a lot of testimony that I am sure if you wish you could get from previous committees, which is why I myself am not interested in calling any witnesses because it has been done. I just point that out for your information.

Thank you for having me.

**The Deputy Chair:** Thank you very much.

The committee adjourned.

**Le sénateur Spivak :** Je voulais vous dire, mais je suis sûre que vous êtes déjà au courant; il y a de nombreux témoignages qui ont été présentés à d'autres comité et que vous pourriez consulter. C'est pour cette raison que je n'ai pas moi-même appelé d'autres témoins. Cela a déjà été fait. Je voulais seulement vous le souligner à titre d'information.

Je vous remercie de m'avoir écoutée.

**Le vice-président :** Merci beaucoup.

La séance est levée.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESS

*The Senate of Canada:*

The Honourable Senator Mira Spivak, sponsor of the bill.

TÉMOIN

*Le Sénat du Canada :*

L'honorable sénateur Mira Spivak, parrain du projet de loi.





Second Session  
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

## SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chair:*

The Honourable LISE BACON

Wednesday, May 28, 2008  
Tuesday, June 3, 2008

### Issue No. 10

#### Second meeting on:

Bill S-221, An Act concerning personal  
watercraft in navigable waters

#### First (final) meeting on:

Bill C-23, An Act to amend the Canada Marine Act,  
the Canada Transportation Act, the Pilotage Act  
and other Acts in consequence

#### Sixteenth (final) meeting on:

The containerized freight traffic handled  
by Canada's ports

#### INCLUDING:

THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Bill C-23)

THE SEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(The containerized freight traffic handled by Canada's ports)

#### APPEARING:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.,  
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

#### WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-neuvième législature, 2007-2008

## SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Présidente :*

L'honorable LISE BACON

Le mercredi 28 mai 2008  
Le mardi 3 juin 2008

### Fascicule n° 10

#### Deuxième réunion concernant :

Le projet de loi S-221, Loi concernant les  
motomarines dans les eaux navigables

#### Première (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime  
du Canada, la Loi sur les transports au Canada,  
la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence

#### Seizième (dernière) réunion concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné  
par les ports du Canada

#### Y COMPRIS :

LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Projet de loi C-23)

LE SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Le trafic du fret conteneurisé manutentionné par  
les ports du Canada)

#### COMPARAÎT :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député,  
ministre des Transports, de l'infrastructure et des collectivités

#### TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Dawson	(or Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Tkachuk
(or Tardif)	Zimmer
Johnson	

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Fairbairn, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Mercer (*June 3, 2008*).

The name of the Honourable Senator Mercer substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn, P.C. (*June 4, 2008*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente* : L'honorable Lise Bacon

*Vice-président* : L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Tkachuk
(ou Tardif)	Zimmer
Johnson	

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn, C.P., est substitué à celui de l'honorable sénateur Mercer (*le 3 juin 2008*).

Le nom de l'honorable sénateur Mercer est substitué à celui de l'honorable sénateur Fairbairn, C.P. (*le 4 juin 2008*).



## ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*. Thursday, May 15, 2008:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Oliver, seconded by the Honourable Senator Cochrane, for the second reading of Bill C-23, An Act to amend the Canada Marine Act, the Canada Transportation Act, the Pilotage Act and other Acts in consequence.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Tkachuk moved, seconded by the Honourable Senator Oliver, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted

## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* le jeudi 15 mai 2008 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Oliver, appuyée par l'honorable sénateur Cochrane, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Tkachuk propose, appuyé par l'honorable sénateur Oliver, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, May 28, 2008  
(18)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Honourable Senator Lise Bacon, Chair, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Comeau, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Merchant, Oliver, Tkachuk and Zimmer (10).

*Other senator present:* The Honourable Senator Spivak (1).

*In attendance:* John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, April 15, 2008, the committee continued its consideration of Bill S-221, An Act concerning personal watercraft in navigable waters.

### WITNESSES:

#### *Transport Canada:*

William (Bill) Nash, Director General, Marine Safety;

Victor M. Santos-Pedro, Director, Design, Equipment and Boating Safety.

#### *National Marine Manufacturers Association:*

Sara Anghel, Vice President, Government Relations and Public Affairs.

Mr. Nash made a statement and along with Mr. Santos-Pedro answered questions.

Ms. Anghel made a statement and answered questions.

At 8:12 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

### ATTEST:

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

OTTAWA, Tuesday, June 3, 2008  
(19)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 3:43 p.m., in room 9, Victoria Building, the Honourable Senator Lise Bacon, Chair, presiding.

## PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 28 mai 2008  
(18)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Bacon, Comeau, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Merchant, Oliver, Tkachuk et Zimmer (10).

*Autre sénateur présent :* L'honorable sénateur Spivak (1).

*Également présents :* John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 15 avril 2008, le comité poursuit son examen du projet de loi S-221, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

### TÉMOINS :

#### *Transports Canada :*

William (Bill) Nash, directeur général, Sécurité maritime;

Victor M. Santos-Pedro, directeur, Conception, équipement et sécurité nautiques.

#### *Association nationale des manufacturiers de produits nautiques :*

Sara Anghel, vice-présidente, Relations intergouvernementales et affaires publiques.

M. Nash fait une déclaration et, de concert avec M. Santos-Pedro, répond aux questions.

Mme Anghel fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

### ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 3 juin 2008  
(19)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 43, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Dawson, Fairbairn, P.C., Fox, P.C., Johnson, Merchant, Oliver, Tkachuk and Zimmer (9).

*In attendance:* John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, May 15, 2008, the committee began its consideration of Bill C-23, An Act to amend the Canada Marine Act, the Canada Transportation Act, the Pilotage Act and other Acts in consequence.

#### APPEARING:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

#### WITNESSES:

##### *Transport Canada:*

Janet Kavanagh, Director, Port Policy;

Philippe de Grandpré, Legal Counsel.

The Minister made a statement and together with Ms. Kavanagh, answered questions.

At 4:20 p.m., the committee suspended.

At 4:25 p.m., the committee resumed and pursuant to rule 92(2)(f), proceeded in camera to consider a draft report.

It was agreed that senators' staff be permitted to remain for the in camera session.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, and modified on Tuesday, March 11, 2008, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports.

It was agreed that the draft report entitled "Time for a New National Vision" be adopted;

That the chair be authorized to make the changes that were discussed and approved today, as well as the minor typographical and grammatical corrections deemed necessary, without however modifying the substance of the report; and

That the chair table this report in the Senate at the earliest opportunity.

At 4:56 p.m. the committee resumed in public.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, May 15, 2008, the committee continued its consideration of Bill C-23, An Act to amend the Canada Marine Act, the Canada Transportation Act, the Pilotage Act and other Acts in consequence.

It was agreed that the committee commence clause-by-clause consideration of Bill C-23.

It was agreed that the title stand postponed.

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Fairbairn, C.P., Fox, C.P., Johnson, Merchant, Oliver, Tkachuk et Zimmer (9).

*Également présents :* John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 15 mai 2008, le comité entreprend l'examen du projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence.

#### COMPARAÎT :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de l'infrastructure et des collectivités.

#### TÉMOINS :

##### *Transports Canada :*

Janet Kavanagh, directrice, Politique des ports;

Philippe de Grandpré, conseiller juridique.

Le ministre fait une déclaration et, de concert avec Mme Kavanagh, répond aux questions.

À 16 h 20, le comité suspend ses travaux.

À 16 h 25, le comité reprend ses travaux à huis clos, conformément à l'alinéa 92(2)f) du Règlement, en vue d'examiner un projet de rapport.

Il est convenu d'autoriser le personnel à rester dans la pièce pendant la séance à huis clos.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, et modifié le mardi 11 mars 2008, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.

Il est convenu que le projet de rapport intitulé « Vers une nouvelle vision nationale » soit adopté;

Que le président soit autorisé à apporter les changements qui ont été approuvés aujourd'hui, ainsi que les corrections mineures d'ordre typographique et grammatical jugées nécessaires, sans modifier le contenu du rapport; et

Que le président dépose le rapport au Sénat le plus tôt possible.

À 16 h 56, la séance publique reprend.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 15 mai 2008, le comité poursuit son examen de projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-23.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.



It was agreed that clause 1 carry.  
It was agreed that clause 2 carry.  
It was agreed that clause 3 carry.  
It was agreed that clause 4 carry.  
It was agreed that clause 5 carry.  
It was agreed that clause 6 carry.  
It was agreed that clause 7 carry.  
It was agreed that clause 8 carry.  
It was agreed that clause 9 carry.  
It was agreed that clause 10 carry.  
It was agreed that clause 11 carry.  
It was agreed that clause 12 carry.  
It was agreed that clause 13 carry.  
It was agreed that clause 14 carry.  
It was agreed that clause 15 carry.  
With leave, it was agreed to group clauses 16 to 60.  
It was agreed that clauses 16-60 carry.  
It was agreed that clause 61 carry.  
It was agreed that clause 62 carry.  
It was agreed that clause 63 carry.  
With leave, it was agreed that clauses 64 and 65 carry.  
It was agreed that clause 66 carry.  
It was agreed that the title carry.  
It was agreed that the bill be adopted, without amendment.  
It was agreed that the chair report this bill to the Senate.  
  
At 4:59 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

*La greffière suppléante du comité,*

Shaila Anwar

*Acting Clerk of the Committee*

Il est convenu d'adopter l'article 1.  
Il est convenu d'adopter l'article 2.  
Il est convenu d'adopter l'article 3.  
Il est convenu d'adopter l'article 4.  
Il est convenu d'adopter l'article 5.  
Il est convenu d'adopter l'article 6.  
Il est convenu d'adopter l'article 7.  
Il est convenu d'adopter l'article 8.  
Il est convenu d'adopter l'article 9.  
Il est convenu d'adopter l'article 10.  
Il est convenu d'adopter l'article 11.  
Il est convenu d'adopter l'article 12.  
Il est convenu d'adopter l'article 13.  
Il est convenu d'adopter l'article 14.  
Il est convenu d'adopter l'article 15.  
Il est convenu à l'unanimité de regrouper les articles 16 à 60.  
Il est convenu d'adopter les articles 16 à 60.  
Il est convenu d'adopter l'article 61.  
Il est convenu d'adopter l'article 62.  
Il est convenu d'adopter l'article 63.  
Il est convenu à l'unanimité d'adopter les articles 64 et 65.  
Il est convenu d'adopter l'article 66.  
Il est convenu d'adopter le titre.  
Il est convenu d'adopter le projet de loi, sans amendement.  
Il est convenu que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat.  
  
À 16 h 59, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

## REPORTS OF THE COMMITTEE

Wednesday June 4, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## SIXTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-23, An Act to amend the Canada Marine Act, the Canada Transportation Act, the Pilotage Act and other Acts in consequence has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, May 15, 2008, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

---

Tuesday, June 10, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

## SEVENTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, and on Tuesday, March 11, 2008, to examine and report on containerized freight traffic handled by Canada's ports, now tables its report entitled *Time for a New National Vision — Opportunities and Constraints for Canada in the Global Movement of Goods*.

Respectfully submitted,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chair*

*(Text of the report appears following the evidence)*

## RAPPORTS DU COMITÉ

Le mercredi 4 juin 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et communications a l'honneur de présenter son

## SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 15 mai 2008, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

---

Le mardi 10 juin 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

## SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007 et le mardi 11 mars 2008 à examiner pour en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada, dépose maintenant son rapport intitulé *Vers une nouvelle vision nationale — Les occasions et les restrictions du Canada face au transport mondial des marchandises*.

Respectueusement soumis,

*(Le texte du rapport paraît après les témoignages)*

## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 28, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-221, An Act concerning personal watercraft in navigable waters, met this day at 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chair*) in the chair.

[English]

**The Chair:** I would like to thank Senator Oliver for chairing the committee while I was away. I can advise senators that next week we will study Bill C-23. The minister is available to meet us next Tuesday afternoon. Not too many of us are travelling, so we most of us will be here. At the same time, we could deal with the report on containerized freight, dealing with the whole package, the report and the recommendations and whatever documents we have on that. We could also do a total review of the documents that we already have on Tuesday.

On Wednesday, we will meet again, and I will let you know the time. The time can change next week, as it is not a normal timetable. We will see what we can do.

On Bill C-23, you have all received a letter from the groups that are backing this bill. At the moment, no one has asked to appear before us. We will see what happens next after we meet with the minister and the officers of the department on Tuesday, so that is why I left Wednesday open.

I would remind members that our next subject of study will be on communications and broadcasting, and we are open to suggestions. I have already sent you a note on that, or distributed a note to you in one of our meetings. If you have any suggestions to make, please do so. If we could table terms of reference before we leave then we could ask people to work on that during the summer months and deal with the study when we come back in the fall. That would save time for us and help with the budget as it takes a few days to do that.

We are pleased to have representatives of Transport Canada finally appearing before us. We have William Nash, Director General, Marine Safety, Transport Canada and Victor M. Santos-Pedro, Director, Design, Equipment and Boating Safety, Transport Canada. Welcome to our meeting. We will hear from you first, and then I am sure senators will have some questions to ask you.

**William (Bill) Nash, Director General, Marine Safety, Transport Canada:** Thank you, Madam Chair. It is a pleasure to appear before you this evening to describe the current regime restricting vessel operations in Canadian waters and offer some comments regarding the bill. We hope that you will find the presentation helpful in clarifying the existing regulatory process

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 28 mai 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-221, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, se réunit aujourd'hui à 18 h 15 pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

**La présidente :** Je voudrais remercier le sénateur Oliver d'avoir présidé le comité pendant mon absence. Je peux dire aux sénateurs que la semaine prochaine, nous allons étudier le projet de loi C-223. Le ministre est disponible et pourra venir nous rencontrer mardi après-midi. Nous ne sommes pas trop nombreux à voyager et nous serons donc ici pour la plupart. En même temps, nous pourrions examiner le rapport sur le fret conteneurisé, ainsi que les recommandations et tout autre document portant sur ce sujet. Nous pourrions aussi examiner mardi la totalité des documents que nous possédons déjà.

Mercredi, nous allons nous réunir de nouveau, je vous ferai savoir à quelle heure. Il y aura peut-être un changement d'heure la semaine prochaine, car ce n'est pas l'horaire habituel. Nous verrons ce que nous pouvons faire.

Au sujet du projet de loi C-23, vous avez tous reçu une lettre des groupes qui appuient cette mesure. À l'heure actuelle, personne n'a demandé à comparaître devant nous. Nous verrons ce qui se passera après que nous aurons rencontré le ministre et les fonctionnaires du ministère mardi; c'est pourquoi j'ai laissé libre le créneau du mercredi.

Je rappelle aux membres du comité que notre sujet d'étude suivant sera les communications et la radiodiffusion, et nous sommes prêts à entendre des suggestions. Je vous ai déjà envoyé une note à ce sujet, ou bien je vous l'ai remise à l'une de nos réunions. Si vous avez des suggestions, n'hésitez pas. Si nous pouvions déposer le mandat avant l'ajournement, nous pourrions demander aux employés d'y travailler pendant l'été, pour que nous puissions faire cette étude à notre retour à l'automne. Cela nous permettrait de gagner du temps et ce serait avantageux du point de vue budgétaire, car il faut quelques jours pour faire cela.

Nous avons aujourd'hui le plaisir d'accueillir enfin devant nous des représentants de Transports Canada. Nous avons donc William Nash, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada; et Victor M. Santos-Pedro, directeur, Conception, équipement et sécurité nautique, Transports Canada. Je vous souhaite la bienvenue à notre réunion. Nous allons d'abord vous entendre, après quoi je suis certaine que les sénateurs auront des questions à vous poser.

**William (Bill) Nash, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada :** Merci, madame la présidente. Honorables sénateurs, mesdames et messieurs, c'est avec plaisir que je vous décrirai ce soir le régime actuel des restrictions à la conduite des embarcations dans les eaux canadiennes et que je vous ferai part de quelques observations au sujet du projet de loi. Nous espérons



and outlining the recent developments in addressing concerns related to the safe operation of personal watercraft and other craft.

The Vessel Operation Restriction Regulations were formerly known as the Boating Restriction Regulations and, as of April 2008, are in force. These regulations can be used to restrict the operation of a class or type of vessel, including personal watercraft, where it has been identified by local municipalities that a restriction is warranted. Restrictions can be based on safety or environmental concerns or be in the public interest, which is a change from basing restrictions on safety concerns alone.

In December 2006, the department communicated this enhanced regulatory flexibility to provincial governments and included background information detailing the application process. At about the same time, officials at Transport Canada's regional offices were also fully apprised of this policy and were tasked with assisting proponents with applications.

We have developed new procedures that will permit the processing of applications for vessel restrictions on a regular basis once a year. These new procedures would see completed applications received by the Office of Boating Safety in headquarters on or before September 15 and be in force for the following boating season.

In February of this year, the Office of Boating Safety held a three-day workshop for regional managers and staff. This workshop focused on building a national consistent approach in the administration of the Vessel Operation Restriction Regulations in accordance with the government's goal in streamlining regulations. A significant emphasis was given to the issue of accepting applications that identify a specific class or type of vessel. Building on this internal process, the department is developing a national policy and training manual to ensure that regional Office of Boating Safety staff have the tools they need to assist applicants in achieving the best results. The department is also in the process of revising the local authority guide.

In addition, the VORR provide for the establishment of restrictions for specified areas; mode of propulsion used; limitations on maximum engine power or speed; prohibitions on recreational towing activities, for example, water skiing; specify areas in which a permit is required in order to hold a sporting or recreational event; and can be used to specify shoreline-based speed restrictions.

Many provinces, such as Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta, British Columbia and Nova Scotia, currently have universal shoreline speed restrictions in effect that limit vessel

que cet exposé vous aidera à mieux comprendre le processus réglementaire actuel et les nouveaux moyens pris récemment dans le but de dissiper les préoccupations à l'égard de la sécurité dans le contexte de l'utilisation des motomarines et des autres embarcations.

Le nouveau Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments remplace l'ancien Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux et est en vigueur depuis avril, cette année. Le nouveau règlement permet d'appliquer des restrictions à l'utilisation d'une catégorie ou d'un type d'embarcations, y compris les motomarines, aux endroits où une municipalité locale est d'avis que ces restrictions sont justifiées. Les restrictions peuvent être fondées sur un motif de sécurité, sur la protection de l'environnement ou sur l'intérêt public, ce qui est un changement en comparaison de la possibilité d'invoquer uniquement un motif de sécurité.

En décembre 2006, le ministère a attiré l'attention des gouvernements provinciaux sur cette nouvelle souplesse d'application du règlement et il leur a communiqué une information de base détaillée sur le processus d'application. À peu près en même temps, les bureaux régionaux de Transports Canada recevaient une description complète de cette politique et l'instruction d'aider les promoteurs à formuler leurs demandes.

Nous avons élaboré de nouvelles procédures pour traiter périodiquement, une fois par année, les demandes faites en vue d'appliquer des restrictions à la conduite des embarcations. Les demandes préparées en bonne et due forme seraient présentées à l'Administration centrale du Bureau de la sécurité nautique au plus tard le 15 septembre et les restrictions demandées seraient en vigueur dès la saison de navigation suivante.

En février, cette année, le Bureau de la sécurité nautique a organisé un atelier de trois jours pour ses gestionnaires et employés régionaux. Son objectif était d'adopter une approche nationale uniforme à l'administration du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments en conformité avec le but du gouvernement de rationaliser la réglementation. Durant l'atelier, une grande attention a été accordée à l'attitude à l'égard des demandes visant une catégorie ou un type précis d'embarcations. Le ministère a mis à profit son processus interne et a commencé à élaborer une politique nationale et un manuel de formation pour s'assurer que le personnel régional du Bureau de la sécurité nautique ait les outils dont il a besoin pour aider les administrations locales à produire les meilleurs résultats. Le ministère modifie actuellement le Guide des administrations locales en conséquence.

De plus, le règlement fédéral actuel prévoit des restrictions pour les zones visées, les modes de propulsion utilisés, la limitation de la puissance motrice ou de la vitesse, les remorquages récréatifs (comme pour le ski nautique), les zones dans lesquelles un permis d'activité sportive ou récréative est exigé ainsi que les limitations de vitesse près des rives.

Beaucoup de provinces, tels l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse, ont établi des limites de vitesse près des rives,

speed to 10 kilometres per hour within 30 metres of the shore. Under these regulations, municipalities are responsible for enforcement of the restrictions. Other regulations under the Canada Shipping Act, 2001, also work toward promoting a safer marine environment for boaters. These include the Small Vessel Regulations, which make it an offence to operate a vessel in a careless manner and, of course, the Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations that will require all operators of power driven pleasure craft to obtain proof of competency by September 2009. This is a current requirement for operators born after April 1, 1983, and for all pleasure craft less than 4 metres in length.

However, I would like to point out that, since 1999, operators of personal watercraft must be 16 years or older. Failure to comply with regulations is a ticketable offence in many provinces under the Contraventions Act and is enforced by local police agencies. To further address concerns related to the safe operation of personal watercraft, the Office of Boating Safety has posted updated guidelines entitled "Safety Rules and Tips For Personal Watercraft Use," which are available on the department's web site.

I hope that this has provided clarification with respect to the regulatory requirements and safety measures in place for vessels. I would like now to discuss some potential impacts of the alternative regulatory process identified in the bill.

Bill S-221 proposes that applications for restrictions on the use of personal watercraft alone be made directly to the minister by local authorities without requiring municipal or provincial government involvement. The committee might want to consider the views of the provinces such as Quebec, Ontario, Manitoba and Alberta, which actively participate in the administration of the existing application process related to the regulations.

The definition of "local authorities" allows for non-elected and non-representative groups, such as cottage associations, to regulate waterways under federal jurisdiction. As mentioned earlier, one of the government goals in streamlining regulations is to ensure that the principles of fairness and good governance are followed. Therefore, the committee might wish to discuss this issue in greater detail. In particular, the cabinet directive on streamlining regulations requires examination of non-regulatory alternatives to resolving waterway conflicts and a broad consultative process with all interested parties. This would not be the case in the new process suggested under Bill S-221.

visant à limiter la vitesse à 10 kilomètres l'heure à moins de 30 mètres de la rive. D'après ce règlement, les autorités municipales sont responsables de l'application de la loi. D'autres règlements pris en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada visent également à promouvoir la sûreté d'utilisation des embarcations de plaisance. Pensons, par exemple, au Règlement sur les petits bâtiments, selon lequel la conduite imprudente d'une embarcation est une infraction, et pensons au Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, qui exigera que tous les conducteurs d'embarcations de plaisance à propulsion mécanique détiennent une preuve de compétence d'ici septembre 2009. Cette exigence s'applique déjà aux conducteurs nés après le 1<sup>er</sup> avril 1983 et à toutes les embarcations de plaisance de moins de 4 mètres de longueur.

Toutefois, j'aimerais souligner que, depuis 1999, la conduite des motomarines est limitée aux conducteurs de 16 ans ou plus. Il importe de noter que l'omission de respecter cette exigence réglementaire dans de nombreuses provinces est une infraction entraînant une contravention en vertu de la Loi sur les contraventions et que les services de police locaux appliquent cette exigence. Le Bureau de la sécurité nautique a également mis à jour et exposé des lignes directrices « Règles de sécurité et trucs d'utilisation de votre motomarine » sur le site Web du ministère pour répondre aux préoccupations à l'égard de la sécurité dans le contexte de l'utilisation des motomarines.

J'espère vous avoir éclairés sur les exigences réglementaires sur les mesures de sécurité déjà appliquées à l'intention des embarcations. J'aimerais vous décrire maintenant certaines des répercussions que le processus de réglementation inclus dans le projet de loi pourrait avoir.

Selon le projet de loi S-221, les administrations locales feraient des demandes uniquement au sujet des motomarines et leurs demandes seraient adressées directement au ministre, sans la participation des gouvernements provinciaux et municipaux. Le comité aimerait peut-être prendre en considération les avis des provinces telles que le Québec, l'Ontario, le Manitoba et l'Alberta, car ces provinces participent activement à l'administration des demandes faites en vertu du règlement.

La définition des « administrations locales » dans le projet de loi permettrait à des groupes non élus et non représentatifs — tels que des associations de propriétaires de chalets — de réglementer des voies navigables de compétence fédérale. Comme je l'ai déjà dit, un des buts du gouvernement dans la rationalisation de la réglementation est de veiller à ce que les principes de l'équité et de la saine gouvernance soient respectés. Le comité voudrait peut-être examiner ce point plus en détail. Notons, en particulier, que la Directive du cabinet sur la rationalisation de la réglementation prescrit l'examen de solutions sans réglementation pour résoudre des conflits sur les voies navigables. Elle exige également l'enclenchement d'un vaste processus de consultation qui joint toutes les parties intéressées, contrairement au nouveau processus du projet de loi S-221.



The current process allows local municipalities to administer the consultation process and coordination of enforcement. These tasks are well-suited for municipal or provincial levels of government. However, a private organization's capacity to shoulder the administrative and enforcement process might be difficult to accomplish.

The bill places a reverse onus on the minister who must justify why a regulation was not made instead of requiring the local authority to justify regulatory intervention. This essentially sub-delegates the federal regulation-making power over navigation as stipulated in the Constitution Act, 1867, to local authorities that have no federal accountability.

As mentioned earlier, we have established a new regulatory procedure to process applications for restrictions in one package on an annual basis. The bill would require publication in Part I of the *Canada Gazette* within 60 days of receipt of each application, thus requiring individual submissions that would bypass any economical efficiencies and would create a heavy workload in administering the process required by the bill at all levels of government.

I would also bring to your attention the fact that this bill addresses only personal watercraft and does not address issues regarding other vessels that may raise similar concern, such as ballast boats used for generating high wake and wash for wakeboarding. It is important to consider the ever-growing number and diversity of recreational boats operating on Canadian waterways and that regulations have the flexibility to address broad-based concerns. Therefore, the committee might wish to consider whether the Vessel Operating Restrictions Regulations can appropriately deal with all kinds of vessel restrictions.

Thank you, honourable senators, for this opportunity to appear and to provide these comments on behalf of Transport Canada.

**The Chair:** Mr. Nash, it seems that the recent changes in the regulations as explained in your presentation address Senator Spivak's concerns. Would you say that Bill S-221 is redundant?

**Mr. Nash:** Madam Chair, I would say that the Vessel Operating Restriction Regulations have processes in place that cover most, if not all, restrictions required for all types of vessels.

**The Chair:** How much time would it take for a city to restrict the use of personal watercraft on a lake or in a bay?

**Mr. Nash:** There is a process outlined in our local authorities guide that follows the directive of streamlining regulations in the requirements. It specifies a process which ensures that there is a need to have a regulation, that there is a risk there, that it is

Le processus fédéral actuel autorise les municipalités locales à administrer le processus de consultation et la coordination de l'application de la loi. Ces tâches conviennent très bien aux administrations municipales et provinciales. Toutefois, un organisme privé pourrait avoir de la difficulté à épauler ce processus d'administration et d'application de la loi.

Le projet de loi inverse les rôles en obligeant le ministre à justifier l'omission de prendre une mesure réglementaire, au lieu d'obliger l'administration locale à justifier une intervention par règlement. Par conséquent, un pouvoir de réglementation fédéral dicté par la Loi constitutionnelle de 1967 dans le domaine de la navigation serait sous-délégué à des administrations locales n'ayant aucun compte à rendre au gouvernement fédéral.

Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, nous avons établi de nouvelles procédures pour réunir toutes les demandes de restrictions reçues durant l'année. Par contre, le projet de loi exige que chaque demande de restriction soit publiée individuellement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* dans les 60 jours suivant sa réception. Ce processus exige donc des examens individuels qui seraient contraires à l'efficacité économique et qui imposeraient un lourd fardeau administratif à tous les niveaux du gouvernement.

J'aimerais également attirer l'attention du comité sur le fait que le projet de loi porte uniquement sur les motomarines, sans traiter les préoccupations associées à d'autres embarcations, par exemple, les embarcations lestées en vue de produire une haute vague de sillage pour les adeptes de la planche nautique du genre « wakeboard ». Il importe de tenir compte du nombre croissant et des divers types d'embarcations de plaisance utilisées dans les voies navigables du Canada, et tenir compte du fait que la réglementation actuelle a suffisamment de souplesse pour traiter un grand éventail de causes de préoccupation. Compte tenu de ce fait, le comité voudrait peut-être déterminer si le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments permet déjà de traiter convenablement tous les types de restrictions à la conduite des embarcations.

Je remercie les honorables sénateurs de m'avoir accordé cette possibilité de présenter des observations au nom de Transport

**La présidente :** Monsieur Nash, il semble que les changements récemment apportés à la réglementation, que vous avez expliqués dans votre exposé, répondent aux préoccupations du sénateur Spivak. Diriez-vous que le projet de loi S-221 est redondant?

**M. Nash :** Madame la présidente, je dirais que le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments comporte des processus applicables à la plupart, sinon à la totalité des restrictions nécessaires pour tous les types de bâtiments.

**La présidente :** Combien de temps faudrait-il à une ville pour restreindre l'utilisation des motomarines sur un lac ou dans une baie?

**M. Nash :** Notre guide destiné aux autorités locales expose un processus qui est conforme aux directives pour la simplification des règlements. Le processus doit garantir qu'il existe un besoin de réglementer, qu'il y a effectivement un risque, que l'intervention



justifiable and that restrictions can be enforceable. Consultation is undertaken with all parties. It can take some time for municipalities to do this; it may take several months, if not longer. Once that process has been finished, it can be referred to the provincial level and on to ourselves. Our job becomes a job of verifying that the process was followed. We then will enter it into our system for processing.

I have indicated in my speech that we now have a process in place where we are "batching" — for lack of a better word — restriction applications that we receive so that we can process them in a timely fashion for the next season. In theory, if an association or a municipality would enter into consultations, follow the process through the summer and we receive the application by the fall, it would be in place by the following spring or boating season.

**The Chair:** Would you consider amending the regulation of the local authority definition to include cottage associations?

**Mr. Nash:** Within the process that we have, cottage associations have the ability to go to the local municipalities to express concerns. They then enter into the process that I have just mentioned. Other people who may have a concern for restriction may do so also.

**The Chair:** Is this bill elitist in allowing wealthy cottage owners a means of preventing ordinary citizens from using navigable waters?

**Mr. Nash:** I am not sure. Perhaps my colleague —

**Victor M. Santos-Pedro, Director, Design, Equipment and Boating Safety, Transport Canada:** I am not sure —

**The Chair:** That is why we wanted you here: To answer our questions.

**Mr. Santos-Pedro:** I will try to understand your question correctly. The cottage associations would have the opportunity to organize themselves and to start following a process in which the consultations are carried out. The consultations have to be broad.

The reason it is important for the local municipalities to be involved is that then there is an enforcement aspect to it. The enforcement aspect comes into it. If the restriction includes putting up signs, who will maintain those signs? Therefore, often the municipalities are in a better position to do both maintenance and enforcement.

Can it prevent citizens from using waterways? It can, but it is only after there is broad consultation. The cabinet directive allows us to ask: Before you start talking about putting a restriction in place, can you find a local solution? Is there an alternative that can be accomplished by an arrangement of the cottage

est justifiable et que les restrictions envisagées peuvent être mises en application. La consultation est effectuée auprès de toutes les parties. Il faudra un certain temps pour que les municipalités appliquent ce processus; cela pourrait prendre plusieurs mois, sinon plus. Une fois ce processus terminé, le dossier peut être renvoyé aux autorités provinciales et ensuite à nous-mêmes. Notre travail consiste alors à vérifier que le processus a été suivi. Nous entrons alors la demande dans notre système pour y être traitée.

J'ai dit dans mon allocution que nous avons maintenant en place un système dans le cadre duquel nous traitons ensemble les demandes de restrictions que nous recevons, en les groupant par « lots ». faute d'un meilleur terme, de manière à pouvoir les traiter en temps voulu pour la saison suivante. En théorie, si une association ou une municipalité effectue des consultations, suit le processus tout au long de l'été et si nous recevons la demande à l'automne, les restrictions seraient en place au printemps suivant ou à temps pour la saison de navigation.

**La présidente :** Envisageriez-vous de modifier le règlement concernant la définition d'une autorité locale pour y inclure les associations de villégiateurs?

**M. Nash :** Dans le cadre du processus que nous avons, les associations de villégiateurs peuvent s'adresser aux municipalités locales pour exprimer leurs préoccupations. Elles peuvent ensuite participer au processus que je viens de décrire. D'autres personnes qui peuvent avoir des préoccupations en la matière peuvent aussi y participer.

**La présidente :** Ce projet de loi est-il élitiste, en ce sens qu'il donne aux riches propriétaires de chalets le moyen d'empêcher les simples citoyens d'utiliser des eaux navigables?

**M. Nash :** Je n'en suis pas certain. Peut-être que mon collègue...

**Victor M. Santos-Pedro, directeur, Conception, équipement et sécurité nautique, Transports Canada :** Je n'en suis pas certain.

**La présidente :** C'est pour cela que nous vous avons fait venir ici : pour répondre à nos questions.

**M. Santos-Pedro :** Je vais essayer de bien comprendre votre question. Les associations de villégiateurs auraient la possibilité de s'organiser et de commencer à suivre un processus dans le cadre duquel des consultations sont menées à bien. Les consultations doivent être étendues.

La raison pour laquelle il est important que les municipalités locales participent au processus est que cela comporte un aspect de mise en application. Si la restriction comprend l'érection de panneaux, qui fera l'entretien de ces panneaux? Par conséquent, les municipalités sont souvent les mieux placées pour faire à la fois l'entretien et la mise en application.

Cela peut-il empêcher les citoyens d'utiliser des plans d'eau? C'est possible, mais seulement après qu'il y ait eu une vaste consultation. La directive du cabinet nous autorise à demander : avant que vous commenciez à discuter de mettre en place une restriction, pouvez-vous trouver une solution locale? Y a-t-il une

association; by an arrangement with the municipality; by an arrangement that is a local-made solution? That is the best alternative.

**Senator Oliver:** Before I ask my questions, I would like to have an explanation from you of some of the words that you have used. You say one of the criticisms of the bill you want to bring to our attention is that it only addresses personal watercraft. You go on to say that it does not raise the issues of ballast boats used for generating high wake and wash for wake-boarding. What is wake-boarding?

**Mr. Nash:** Wake-boarding is where you have a boat that generates waves, and people wake-board across this wake.

**Senator Dawson:** It is the equivalent to water skiing that snow-boarding is to skiing. It would be the "other" wave thing.

**Senator Oliver:** You say that the definition of personal watercraft will not cover those types of problems?

**Mr. Nash:** Yes, sir.

**Senator Oliver:** The government passed regulations that we looked at during our last meeting in April, and you have referred to them throughout your presentation today. Is there anything and any concerns raised in Bill S-221 that is before us today that are not directly covered by the regulations that were in the *Canada Gazette* of April of this year? If so, what are they and can we deal with them now?

**Mr. Nash:** One concern is that, in the Vessel Operating Restriction Regulations, a restriction can be made for safety, environmental and public interest. I think the bill mentions health, as well.

**Senator Oliver:** Are there any others?

**Mr. Santos-Pedro:** I do not think so.

**Senator Oliver:** This bill has been around for seven years. A lot has changed in seven years. The new regulations that came out last April cover off most of the safety and other concerns raised by Bill S-221. Am I correct?

**Mr. Santos-Pedro:** Yes, sir.

**Senator Zimmer:** Gentlemen, thank you for your appearance and presentation. I have a couple of questions about the boats themselves.

How are personal watercraft different from power boats as a nuisance or a safety concern on navigable waters?

**Mr. Nash:** I will attempt to answer your question and Mr. Santos-Pedro could add to it.

solution de rechange qui pourrait être obtenue au moyen d'un arrangement de l'association des villégiateurs; d'un arrangement avec la municipalité; d'un arrangement qui constitue une solution élaborée au niveau local? C'est la meilleure solution.

**Le sénateur Oliver :** Avant de poser mes questions, je voudrais que vous nous donniez des explications au sujet de certains mots que vous avez utilisés. Vous dites que l'une des critiques formulées envers le projet de loi et que vous voulez porter à notre attention est que celui-ci porte uniquement sur les motomarines. Vous ajoutez qu'il ne traite pas des préoccupations associées aux embarcations lestées en vue de produire une haute vague de sillage pour les adeptes de la planche nautique du genre « wakeboard ». Qu'est-ce que c'est que le wakeboard?

**M. Nash :** C'est quand on a une embarcation qui crée une vague de sillage prononcée, et que des gens sautent cette vague sur une planche.

**Le sénateur Dawson :** C'est l'équivalent pour le ski nautique de la planche à neige par rapport au ski. C'est comme qui dirait « l'autre » sport nautique.

**Le sénateur Oliver :** Vous dites que la définition de motomarine n'englobera pas les problèmes de ce genre?

**M. Nash :** Oui, monsieur.

**Le sénateur Oliver :** Le gouvernement a adopté un règlement que nous avons examiné à notre dernière réunion en avril et vous y avez fait allusion tout au long de votre exposé aujourd'hui. Y a-t-il des préoccupations quelconques abordées dans le projet de loi S-221 que nous examinons aujourd'hui qui ne sont pas directement visées par le règlement qui a été publié dans la *Gazette du Canada* en avril dernier? Dans l'affirmative, quelles sont-elles et comment pouvons-nous y remédier aujourd'hui?

**M. Nash :** Une préoccupation est que, dans le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, on peut imposer une restriction pour des raisons relatives à la sécurité, à l'environnement et à l'intérêt public. Je pense que dans le projet de loi, il est également fait mention de la santé.

**Le sénateur Oliver :** Y en a-t-il d'autres?

**M. Santos-Pedro :** Je ne le crois pas.

**Le sénateur Oliver :** Ce projet de loi existe depuis sept ans. Bien des choses ont changé en sept ans. Le nouveau règlement qui est entré en vigueur en avril répond à la plupart des préoccupations relatives à la sécurité et autres soulevées dans le projet de loi S-221. Ai-je raison?

**M. Santos-Pedro :** Oui, monsieur.

**Le sénateur Zimmer :** Messieurs, je vous remercie pour votre témoignage et votre exposé. J'ai deux ou trois questions au sujet des embarcations elles-mêmes.

En quoi les motomarines sont-elles différentes des bateaux à moteur comme source de nuisance ou comme préoccupation sur le plan de la sécurité des eaux navigables?

**M. Nash :** Je vais essayer de répondre à votre question et M. Santos-Pedro pourra ajouter des observations.

Personal watercraft are capable of high-speed operation. They can turn quickly and do so-called "doughnuts" and things like that in the water. Other craft do have the capability to do similar things, if you will. That is one of the reasons that the Vessel Operating Restriction Regulations can apply to all vessels. For example, if there were a problem with wave size created by vessels in a certain area — or personal watercraft — the Vessel Operating Restriction Regulations could be specific if personal watercraft were the ones in the area, or they could cover all vessels that are capable of causing that particular problem in the area.

**Mr. Santos-Pedro:** The only thing out there that has a difference sometimes is the noise level. Over the years, one of the things that has happened and evolved is the fact that vessel noise has been greatly attenuated by better engines. The noise would also be a difference, but it is more about its use, if the boat is being used aggressively. If it is not being used aggressively, it looks like any other boat.

**Senator Zimmer:** Then it is somewhat more in the operator of the craft than the craft itself. That leads into my next question. Can you give any details on the extent of the harm to humans — injury or death — or to the environment — noise pollution, shoreline erosion or harm to fish or fowl — that has occurred from the operation of personal watercraft?

**Mr. Santos-Pedro:** There are no statistics. The difficulty is that the Transportation Safety Board of Canada, which is the agency that investigates marine accidents, does not include pleasure craft unless there are some extenuating circumstances. If the accident also involves a commercial vessel or if there are a number of deaths, then the Transportation Safety Board would deem to investigate. We have that difficulty of collecting statistics, although we ourselves continue to attempt to try, through coroners' offices. We have started to gather statistics through that means, but it is not easy because it is province by province, and there is no national database for that kind of statistic. Therefore, it is very difficult to answer your question.

**Senator Zimmer:** The best thing to resort to is empirical evidence, which you are not gathering right now.

**Mr. Santos-Pedro:** That is correct.

**Senator Zimmer:** Some opponents of this bill have argued that it is the untrained drivers, not the machines, that cause the problems. Is education a better and less intrusive method of addressing the problems associated with these crafts?

**Mr. Santos-Pedro:** As part of our outreach program, the education aspect is very important. We have developed a specific publication to address the safety of personal watercraft. It is reflected in the regulations, specifically that personal watercraft have a restriction that only 16-year-olds and over are allowed to operate such watercraft.

Les motomarines peuvent atteindre des vitesses élevées. Elles peuvent effectuer des virages serrés et autres manoeuvres acrobatiques. Il est vrai que d'autres embarcations ont la capacité d'en faire autant. C'est l'une des raisons pour lesquelles le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments s'applique à tous les bâtiments. Par exemple, si l'ampleur de vagues créées par des bâtiments quelconques ou des motomarines dans un secteur donné pose un problème, le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments pourrait s'appliquer spécifiquement aux motomarines si celles-ci sont en cause dans le secteur en question, ou bien il pourrait s'appliquer à tout bâtiment capable de causer le problème précité dans le secteur donné.

**M. Santos-Pedro :** La seule différence est parfois le niveau de bruit. Au fil des années, le bruit des bateaux à moteur a été beaucoup atténué grâce à de meilleurs moteurs. Il y a donc une différence au niveau du bruit, mais c'est surtout une question d'utilisation, si la motomarine est utilisée agressivement. Si elle ne l'est pas, elle ressemble à n'importe quelle autre embarcation.

**Le sénateur Zimmer :** Dans ce cas, le problème se situe plutôt au niveau du conducteur que de l'embarcation. Ce qui m'amène à ma prochaine question. Pouvez-vous donner des précisions sur l'étendue des torts causés aux personnes humaines — blessures ou décès — ou à l'environnement — pollution sonore, érosion des berges, dommages causés au poisson ou aux oiseaux aquatiques — par les motomarines?

**M. Santos-Pedro :** Il n'y a pas de statistiques. La difficulté est que le Bureau de la sécurité des transports du Canada, qui est l'agence chargée de faire enquête sur les accidents maritimes, n'a pas le mandat de faire enquête sur les embarcations de plaisance, à moins de circonstances aggravantes. Si l'accident implique aussi un bâtiment commercial ou s'il y a un certain nombre de décès, alors le Bureau de la sécurité des transports peut juger bon de faire enquête. Il est donc difficile de recueillir des statistiques, bien que nous continuions nous-mêmes d'essayer de le faire, par l'entremise des bureaux des procureurs. Nous avons commencé à recueillir des statistiques de cette manière, mais ce n'est pas facile parce qu'il faut procéder province par province et qu'il n'existe aucune base de données nationale dans ce domaine. Il est donc très difficile de répondre à votre question.

**Le sénateur Zimmer :** Le mieux est de s'en remettre à des données empiriques, que vous ne recueillez pas à l'heure actuelle.

**M. Santos-Pedro :** C'est exact.

**Le sénateur Zimmer :** Certains détracteurs du projet de loi prétendent que ce sont les conducteurs non formés, et non pas leurs machines, qui sont la cause des problèmes. L'éducation serait-elle un moyen meilleur et moins radical de s'attaquer aux problèmes associés aux motomarines?

**M. Santos-Pedro :** Dans le cadre de notre programme de sensibilisation, l'éducation est un aspect très important. Nous avons élaboré une publication portant expressément sur la sécurité des motomarines. Cette préoccupation se reflète dans le règlement, puisqu'une restriction stipule qu'il faut être âgé de 16 ans et plus pour avoir le droit de conduire les motomarines.



In the Transport Canada boating safety program we have put great emphasis on education for all types of vessels, including personal watercraft. We agree that the education of the operator — the operator knowing the rules of the road and reducing the aggressive manner in which they might use the machine — is the most effective way.

**Senator Mercer:** I am concerned about a couple of things with respect to this bill. I am from Nova Scotia. The province has just this summer increased the distance from the shore where you must slow down. That is probably a good thing.

I live on a lake, in a village with six or eight local associations, depending on how big you count the community, and we are all governed by such associations. I live on the lake permanently. There are about 17 of us who do so, and there are probably about 200 when you add in all the cottagers. We seem to do quite well.

My concern is that you get one lake here and another not too far away where the regulations are different because of the preference of the associations. The squeaky wheel gets the grease; we know that. Sometimes if someone puts forward enough complaints, they will get a regulation put in when there is no really democratic process of surveying all the users of the lake on whether they want personal watercraft regulated to the extent that this bill may allow.

Do you share the concern that there is no consistency of what might be imposed by this bill from one waterway to another when there are waterways almost next to each other?

**Mr. Santos-Pedro:** It is less whether we share the concern than the fact that the cabinet directive on streamlining regulations is what we follow. The cabinet directive, making sure that you have explored all the alternatives, is what we can facilitate with any particular local association. If there are no other alternatives and you do go towards the regulatory one, then the cabinet directive leads us to broad consultation. That becomes the issue: Is the consultation broad enough? It becomes an issue if you have some parallel process in which that kind of broad consultation is not necessarily followed.

**Senator Mercer:** It seems to me that the intent of this bill, while well-meaning, may be a bit out of date because of what regulations have caught up to it. Personal watercraft on the waterway in front of my house are a lot different today than they were five years ago, in terms of the noise level in particular, and the fumes spilling out the back of them. These things have changed dramatically.

In reality, it depends on the operator whether I find it annoying at all. If it is a respectful person, then I will not be annoyed with them. If they are going by at six o'clock in the morning, I may be annoyed. It seems to me that we may have missed the boat — pardon the pun — by a few years on this issue because we now seem to be behind the curve.

Dans le cadre du programme de sécurité de la navigation de plaisance de Transports Canada, nous avons mis beaucoup l'accent sur l'éducation pour tous les types de bâtiments, y compris les motomarines. Nous convenons que l'éducation du conducteur, c'est-à-dire faire en sorte que celui-ci connaisse les règles de la navigation et réduire l'agressivité dans la manière de conduire — est la méthode la plus efficace.

**Le sénateur Mercer :** Je suis préoccupé par quelques éléments de ce projet de loi. Je suis de Nouvelle-Écosse. La province vient tout juste, cet été, d'augmenter la distance de la rive à partir de laquelle il faut ralentir. C'est probablement une bonne chose.

J'habite au bord d'un lac, dans un village où existent six ou huit associations locales, selon la manière dont on compte la population locale, et nous sommes tous régis par de telles associations. J'habite en permanence au bord du lac. Nous sommes 17 dans le même cas et il y en a probablement environ 200 si l'on ajoute tous les villégiateurs. Tout se passe très bien.

Ce qui me préoccupe, c'est que la réglementation est différente dans deux lacs qui ne sont pas tellement éloignés l'un de l'autre à cause des préférences des associations. On graisse toujours la roue qui grince; nous le savons. Parfois, si quelqu'un dépose suffisamment de plaintes, il obtient qu'on prenne un règlement alors qu'il n'y a eu aucun processus vraiment démocratique consistant à consulter tous les utilisateurs du lac pour leur demander s'ils veulent qu'on réglemente les motomarines comme on voudrait le faire avec ce projet de loi.

Partagez-vous cette préoccupation quant à l'absence d'uniformité dans les règles qui pourraient être imposées par ce projet de loi sur différents plans d'eau, même très proches l'un de l'autre?

**M. Santos-Pedro :** Il n'importe pas vraiment de savoir si nous partageons la préoccupation; ce qui compte, c'est la directive du cabinet sur la simplification des règlements, directive que nous devons suivre. Ce que nous pouvons faire, c'est d'aider une association locale à bien comprendre la directive du cabinet et à s'assurer d'avoir examiné toutes les solutions de rechange. S'il n'y en a pas et si l'on décide de réglementer, alors la directive du cabinet nous amène à faire une vaste consultation. C'est là que le problème se pose : la consultation est-elle suffisamment étendue? Cela devient un problème s'il existe un processus parallèle quelconque n'exigeant pas nécessairement de tenir une consultation étendue.

**Le sénateur Mercer :** Il me semble que ce projet de loi, même s'il est bien intentionné, est peut-être quelque peu désuet parce qu'il a été rattrapé par la réglementation. Les motomarines qui sillonnent le lac devant chez moi aujourd'hui sont très différentes de ce qu'elles étaient il y a cinq ans, notamment quant au niveau de bruit et aux émanations qui s'en échappent. Tout cela a changé considérablement.

En réalité, tout dépend de l'utilisateur; si c'est une personne respectueuse, cela ne m'embête pas du tout. Si quelqu'un passe à 6 heures du matin, il se peut que cela m'irrite. Il me semble que nous avons peut-être manqué le bateau — excusez-la — de quelques années dans ce dossier, parce qu'on dirait que nous sommes maintenant dépassés par les événements.

On the regulations, you mentioned the provinces of Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta, British Columbia and Nova Scotia. The majority of the provinces currently have universal shoreline speed restrictions. What about the provinces that are missing from that list? There is one very large province missing, the province of Quebec, which has quite a few waterways. How are they regulated?

We have 10-kilometre-per-hour speed limit within 30 metres of shore in my province, but what do they do in those provinces that are not regulated by such a restriction, such as New Brunswick and Quebec?

**Mr. Santos-Pedro:** There is more of a patchwork approach. In the cases where you have a province-wide restriction for not more than 10 kilometres for 30 metres, for example, which is a very common type of restriction, it is the province that has taken the initiative to have that kind of restriction.

In Quebec, there has not been that province-wide initiative. However, we have over 2,000 restrictions across the country which are in the schedules and many of them are in Quebec. I could not give you the exact figure, but it is more, as you had earlier mentioned, that you end up with a variety of different restrictions. Having the variety of restrictions also gives the flexibility to tailor it to a particular situation in an area.

**Senator Comeau:** First, I would like to ask you whether Senator Spivak has discussed her concerns with Transport Canada as to whether there was a means of allaying her concerns. Has she discussed that with you prior to introducing this bill?

**Mr. Santos-Pedro:** Because this bill has come before the Senate several times, there have been at various times along the way, in which indeed we —

**Senator Comeau:** I am not interested in previous activities. We are dealing with the current bill today. Forget all the bills that have been introduced in the past, bills that have either died through prorogation or elections. We are dealing with the current bill. Has she approached you with respect to the current bill?

**Mr. Santos-Pedro:** I misunderstood the question. I apologize.

**Senator Comeau:** No problem.

**Mr. Santos-Pedro:** There has been communication from Senator Spivak asking questions, and they have been responded to through channels. However, I do not believe there have been any direct discussions with respect to this particular bill.

**Senator Comeau:** I listened carefully when she reintroduced the bill in the Senate the last time around, and her reason d'être for reintroducing it was that she had introduced it a number of times

Au sujet du règlement, vous avez énuméré les provinces suivantes : l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse. La majorité des provinces ont actuellement des restrictions universelles quant à la vitesse près des rives. Mais qu'arrive-t-il dans les provinces qui ne sont pas sur cette liste? Il manque une très grande province, le Québec, où il y a beaucoup de plans d'eau. Comment est-ce réglementé dans cette province?

Nous avons une limite de vitesse de 10 kilomètres-heure à moins de 30 mètres de la rive dans ma province, mais que fait-on dans les provinces où il n'existe pas de restrictions de ce genre, comme le Nouveau-Brunswick et le Québec?

**M. Santos-Pedro :** Il y a diverses formules. Dans les cas où il existe une restriction à la grandeur de la province interdisant d'aller à plus de 10 kilomètres-heures à moins de 30 mètres, par exemple, ce qui est une restriction très répandue, c'est la province qui a pris l'initiative d'imposer une telle restriction.

Au Québec, il n'y a pas eu de telles initiatives provinciales. Cependant, nous avons plus de 2 000 restrictions un peu partout au Canada, qui se trouvent dans les annexes, et beaucoup d'entre elles s'appliquent au Québec. Je ne pourrais pas vous donner le chiffre exact, mais c'est plutôt, comme vous l'avez dit tout à l'heure, que l'on se retrouve avec un éventail de restrictions différentes. Le fait d'avoir tout un éventail de restrictions différentes donne aussi la souplesse voulue pour adapter la réglementation à une situation particulière dans une région donnée.

**Le sénateur Comeau :** Premièrement, je voudrais vous demander si le sénateur Spivak a discuté de ses préoccupations avec Transports Canada pour voir s'il y avait moyen d'obtenir satisfaction. A-t-elle discuté de cela avec vous avant de présenter ce projet de loi?

**M. Santos-Pedro :** Comme ce projet de loi a été présenté plusieurs fois au Sénat, il est arrivé à diverses reprises des occasions où nous avons effectivement...

**Le sénateur Comeau :** Je ne m'intéresse pas aux activités antérieures. Nous examinons le projet de loi dont nous sommes actuellement saisis. Oubliez tous les projets de loi qui ont été présentés dans le passé, qui sont restés en plan à cause de la prorogation ou des élections. Nous étudions le projet de loi actuel. A-t-elle communiqué avec vous au sujet du projet de loi actuellement à l'étude?

**M. Santos-Pedro :** J'avais mal compris la question. Je m'excuse.

**Le sénateur Comeau :** Je vous en prie.

**M. Santos-Pedro :** Le sénateur Spivak a communiqué avec nous pour poser des questions, auxquelles on a répondu par les canaux habituels. Cependant, je ne crois pas qu'il y ait eu de discussions directes au sujet de ce projet de loi en particulier.

**Le sénateur Comeau :** Je l'ai écoutée attentivement quand elle a présenté de nouveau le projet de loi au Sénat la dernière fois, et la principale raison qu'elle donnait de son geste était qu'elle avait

in the past. That does not satisfy me. Whether or not she has introduced it a number of times in the past is irrelevant; it is past history. However, that is another point.

Do we need this bill? Is there anything in the current regulations or legislation that says we absolutely need this bill in order to allay her concerns? I would like your professional opinion on that.

**Mr. Nash:** I will reiterate what I have indicated in my speech, that the Vessel Operating Restriction Regulations have a means to cover a wide variety of restrictions for all types of vessels in Canadian navigable waters.

**Senator Comeau:** Let us say I have a cottage on a lake, and we cottage owners do not like the fact that there are a bunch of yahoos who drive around with high-speed watercraft; they are annoying the heck out of us, the local municipality does not want to deal with it, so we set up a local authority.

Is that the type of problem this bill would alleviate, whereby other concerns would be alleviated through the municipality? Am I reading this correctly?

**Mr. Nash:** Yes.

**Senator Comeau:** We then wind up with a non-elected and non-representative group of individuals suddenly able to bypass the current system and go directly to the *Canada Gazette*, possibly, or to the minister and say "Fix our problem; we are unhappy here." To me, the terms "non-elected" and "non-representative" almost sound like the Senate.

Is this what we would be creating, a non-elected and non-accountable group being able to bypass the system?

**Mr. Nash:** Yes. They would go to the minister, and the minister has an obligation to act.

**Senator Comeau:** The minister must respond because there is reverse onus. Rather than the cottage dwellers having to deal with a concern, the minister deals with it. Is that right?

**Mr. Nash:** Yes.

**Senator Comeau:** You have not given an assessment on the cost of implementation of this bill, and there are always costs for implementation. I did notice, however, that there were some costs referred to in your report. Have you any estimate on yearly costs, or could we obtain them if we asked for them?

**Mr. Nash:** You could get them if you wished to ask.

déjà présenté cette mesure un certain nombre de fois dans le passé. Cela ne me satisfait pas. Le fait qu'elle ait pu le présenter un certain nombre de fois dans le passé n'est pas pertinent; c'est de l'histoire ancienne. Mais passons.

Avons-nous besoin de ce projet de loi? Y a-t-il quelque chose dans la loi ou la réglementation actuelle qui fait que nous avons absolument besoin de ce projet de loi pour remédier à ses préoccupations? Je voudrais votre opinion professionnelle là-dessus.

**M. Nash :** Je vais réitérer ce que j'ai dit dans mon allocution, à savoir que le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments est un outil permettant d'imposer une grande variété de restrictions applicables à tous les types de bâtiments dans les eaux navigables canadiennes.

**Le sénateur Comeau :** Disons que je possède un chalet sur un lac et que nous, propriétaires de chalet, n'aimons pas voir une bande d'écervelés tourner en rond à haute vitesse à bord de motomarines; ils nous irritent au plus haut point, la municipalité locale ne veut pas intervenir, et nous décidons donc de créer une autorité locale.

Est-ce aux problèmes de ce genre que ce projet de loi permettrait de remédier, tandis que la municipalité s'occuperait des autres préoccupations? Mon interprétation de la situation est-elle correcte?

**M. Nash :** Oui.

**Le sénateur Comeau :** Nous nous retrouvons alors avec un groupe de gens non élus et non représentatifs qui sont tout à coup en mesure de contourner le système actuel et d'aller directement à la *Gazette du Canada*, peut-être, ou bien de s'adresser au ministre pour lui dire : « Réglez notre problème; nous sommes mécontents ». Quand j'entends les mots « non élus » et « non représentatifs », je pense presque automatiquement au Sénat.

Est-ce qu'on se trouverait à créer un groupe non élu et n'ayant aucun compte à rendre qui serait capable de contourner le système?

**M. Nash :** Oui. Ces gens-là s'adresseraient au ministre, lequel a l'obligation d'agir.

**Le sénateur Comeau :** Le ministre doit agir parce qu'il y a inversion du fardeau de la preuve. Au lieu que ce soient les villégiateurs qui aient à s'attaquer à un problème, c'est le ministre qui s'en occupe. C'est bien cela?

**M. Nash :** Oui.

**Le sénateur Comeau :** Vous n'avez pas donné d'évaluation du coût de la mise en oeuvre de ce projet de loi. Or la mise en oeuvre comporte toujours un coût. J'ai toutefois remarqué qu'on fait allusion à certains coûts dans votre rapport. Avez-vous une estimation quelconque du coût annuel, ou pourrions-nous obtenir ce chiffre si nous en faisons la demande?

**M. Nash :** Vous pourriez l'obtenir si vous le demandiez.



**Senator Comeau:** That would be very important for the Senate to know, if intending to vote on this bill, as non-elected and non-responsive as we are supposed to be. We must be responsible, so it is incumbent on us as senators to know how much it will cost the taxpayer.

Finally, I am looking for your professional advice on a couple of things. The Department of Transport has, as far as I know, officials all over the country who visit the regions in virtually every province and every community in the country. Have any of your officials come back to you and said that the system is not working; we therefore need a Senator Spivak-type bill to fix the problems? Have you heard anything like that from your many contacts?

**Mr. Santos-Pedro:** The short answer is no.

**Senator Comeau:** I am one of the few individuals who know that Canadian civil service officials are often maligned. I do not agree with the concept of the civil service being unresponsive. I think they should be responsive because they have contacts all over the country.

I would suggest that you are probably as well plugged in as many representatives here in Ottawa because you have access to these thousands of individuals across the country. Again, you have not had any of these individuals telling you they are experiencing problems?

**Mr. Nash:** I am not aware of any.

**Senator Comeau:** Therefore, Senator Spivak somehow picked up on something that your thousands of representatives all over the country were not able to pick up on, and she proposed a bill to the Senate that has now been accepted in principle and is at committee stage, fairly soon to be given clause-by-clause consideration. We are quite far into the process, so it is kind of worrying that we have reached this stage without ever having problems related to you by your staff. I have certainly not picked up on any problems in my area.

One last question: You noted in your document that the committee may want to consider the views of the provinces such as Quebec, Ontario, Manitoba and Alberta. What do you mean by that?

**Mr. Nash:** We mean that they are presently involved in our process.

**Senator Comeau:** Therefore, Quebec, Ontario, Manitoba and Alberta could theoretically be upset if we were to throw this into the hopper? I know you cannot speak for those provinces, but I also know you have to deal with them on a regular basis. Could it be possible that if and when the Senate passes this bill through, suddenly we might find ourselves with an angry Minister of Transport in Quebec?

**Le sénateur Comeau :** Ce serait très important que le Sénat le sache, si nous avons l'intention de nous prononcer sur ce projet de loi, comme nous sommes censés le faire à titre de groupe non élu et non représentatif. Nous devons assumer nos responsabilités et il nous incombe donc à titre de sénateurs de savoir combien cela coûterait au contribuable.

Enfin, je voudrais obtenir votre avis professionnel sur deux autres éléments. Le ministère des Transports a, à ma connaissance, des fonctionnaires d'un bout à l'autre du pays qui visitent les régions dans presque toutes les provinces et les localités du pays. Est-ce que l'un ou l'autre de vos fonctionnaires vous a dit que le système ne fonctionne pas; qu'il nous faut donc un projet de loi comme celui du sénateur Spivak pour régler les problèmes? Avez-vous entendu quelque chose du genre par l'entremise de vos nombreux contacts?

**M. Santos-Pedro :** En un mot, la réponse est non.

**Le sénateur Comeau :** Je suis l'une des rares personnes à savoir que les membres de la fonction publique canadienne sont souvent dénigrés. Je ne suis pas d'accord avec ceux qui affirment que la fonction publique n'a pas de comptes à rendre. Je pense que les fonctionnaires doivent rendre des comptes parce qu'ils ont des contacts dans tous les coins du pays.

Je dirais que vous êtes probablement aussi bien branché que beaucoup de représentants ici à Ottawa, parce que vous avez accès à des milliers de gens d'un bout à l'autre du pays. Encore une fois, pas une seule de ces personnes ne vous a dit qu'il y avait des problèmes?

**M. Nash :** Pas à ma connaissance.

**Le sénateur Comeau :** Par conséquent, le sénateur Spivak a eu vent d'une manière ou d'une autre d'un problème qui a échappé à vos milliers de représentants aux quatre coins du pays, et elle a proposé au Sénat un projet de loi qui a maintenant été accepté en principe et qui en est à l'étape du comité et dont on fera bientôt l'étude article par article. Nous sommes très avancés dans le processus et c'est donc inquiétant que nous en soyons rendus là sans que jamais le moindre problème vous ait été signalé par votre personnel. Chose certaine, je n'ai pas eu connaissance de quelque problème que ce soit dans ma région.

Une dernière question : vous signalez dans votre document que le comité voudra peut-être tenir compte des vues des provinces comme le Québec, l'Ontario, le Manitoba et l'Alberta. Que voulez-vous dire par là?

**M. Nash :** Nous voulons dire que ces provinces participent actuellement à notre processus.

**Le sénateur Comeau :** Donc, le Québec, l'Ontario, le Manitoba et l'Alberta pourraient théoriquement être irrités si nous devons lancer ce projet de loi dans l'engrenage? Je sais que vous ne pouvez pas répondre au nom de ces provinces, mais je sais aussi que vous devez rencontrer régulièrement leurs représentants. Serait-il possible, si jamais le Sénat devait adopter ce projet de loi, que nous nous retrouvions tout à coup en présence d'un ministre des Transports du Québec en colère?

**Mr. Nash:** In our speaking points, we suggested drawing this to the attention of the committee.

**Senator Comeau:** You are being too kind. Thank you very much.

**Senator Merchant:** Can you tell us how many licensed recreational vessels there are in Canada? Do you have any idea?

**Mr. Nash:** I believe it is almost 3 million.

**Mr. Santos-Pedro:** Over 2 million.

**Senator Merchant:** How many of these are for personal watercraft? I want to see the numbers.

**Mr. Nash:** I do not have that number.

**Mr. Santos-Pedro:** No, we do not have that figure.

**Senator Merchant:** Senator Spivak says 3 million.

**Senator Spivak:** Two million to 3 million.

**Senator Merchant:** Is that correct?

**Senator Dawson:** Two to three. If it is not money, it is not important.

**Senator Merchant:** Do you have —

**Senator Spivak:** The last figures were before this year.

**Senator Merchant:** Could you tell us, for comparison's sake, how many fatalities are caused by personal watercraft as compared to other recreational water vehicles? Are there more fatalities and more accidents with personal watercraft?

**Mr. Santos-Pedro:** Unfortunately, we do not have that data. The data that we often have, through the Red Cross, deals with drownings. That kind of data, as I explained, is not collected at present. Therefore, we do not have evidence that personal watercraft would generate any more fatalities than any other vessel.

**Senator Merchant:** With respect to competency, you spoke about proof of competency. What do you mean by that? Does everyone over 16 have to have a licence?

**Mr. Santos-Pedro:** The specific restriction for personal watercraft is that no person under the age of 16 is allowed to operate one.

**Senator Merchant:** How do you judge competency? When I learned to drive a car, I took a course and had to pass a written test and a road test.

**Mr. Santos-Pedro:** There is a similar provision such that an operator's competency card is required when you operate a motorized boat.

**Senator Merchant:** Who administers that competency test?

**Mr. Nash:** Dans notre document, nous suggérons d'attirer l'attention du comité là-dessus.

**Le sénateur Comeau:** Vous êtes trop aimable. Merci beaucoup.

**Le sénateur Merchant:** Pouvez-vous nous dire combien d'embarcations de plaisance il y a au Canada? En avez-vous une idée quelconque?

**M. Nash:** Je crois qu'il y en a presque trois millions.

**M. Santos-Pedro:** Plus de deux millions.

**Le sénateur Merchant:** Combien sont des motomarines? Je veux des chiffres.

**M. Nash:** Je n'ai pas ce chiffre.

**M. Santos-Pedro:** Non, nous n'avons pas ce chiffre.

**Le sénateur Merchant:** Le sénateur Spivak dit qu'il y en a trois millions.

**Le sénateur Spivak:** Entre deux millions et trois millions.

**Le sénateur Merchant:** Est-ce exact?

**Le sénateur Dawson:** Deux ou trois. Si ce n'est pas de l'argent, ce n'est pas important.

**Le sénateur Merchant:** Avez-vous...

**Le sénateur Spivak:** Les derniers chiffres datent d'avant cette année.

**Le sénateur Merchant:** Pouvez-vous nous dire, aux fins de la comparaison, combien d'accidents mortels sont causées par les motomarines, par opposition à d'autres types d'embarcations de loisirs? Les motomarines causent-elles plus d'accidents et plus de morts?

**M. Santos-Pedro:** Malheureusement, nous n'avons pas ces données. Les données que nous obtenons souvent, par l'intermédiaire de la Croix-Rouge, portent sur les noyades. Comme je l'ai expliqué, on ne recueille pas ce type de données à l'heure actuelle. Par conséquent, nous n'avons aucune preuve que les motomarines sont à l'origine d'un plus grand nombre de décès que tout autre type d'embarcation.

**Le sénateur Merchant:** Au sujet des compétences, vous avez parlé d'une preuve de compétence. Que voulez-vous dire par là? Est-ce que toute personne de plus de 16 ans doit posséder un permis?

**M. Santos-Pedro:** La restriction précise pour les motomarines est que toute personne de moins de 16 ans n'est pas autorisée à en conduire une.

**Le sénateur Merchant:** Comment jugez-vous la compétence? Quand j'ai appris à conduire une voiture, j'ai suivi un cours et j'ai dû passer un examen écrit et un test de conduite.

**M. Santos-Pedro:** Il y a une disposition semblable en ce sens qu'il faut une carte de compétence pour conduire un bateau à moteur.

**Le sénateur Merchant:** Qui administre ce test de compétences?

**Mr. Santos-Pedro:** There are a number of accredited course providers across the country that administer the test.

**Senator Merchant:** Are they the same people who sell watercraft? I have a friend in Regina who sells boats and you can buy the licence directly from his shop.

**Mr. Santos-Pedro:** Is it the licence for the vessel or the operator card?

**Senator Merchant:** It is for the person.

**Mr. Santos-Pedro:** It is the operator card. He must be one of the accredited course providers.

**Senator Merchant:** Can you tell me the age group of the people who drive these watercraft? Are they all young people?

**Mr. Santos-Pedro:** We do not have that information.

**Senator Merchant:** Do families go out with their children, or are such craft generally operated by young people?

**Mr. Nash:** I have seen young people, older people and people with children on these watercraft.

**Senator Merchant:** How many people do these watercraft hold?

**Mr. Nash:** Generally, they hold two people, although there are some bigger ones on the market.

**Senator Merchant:** If they are pulling a skier, there have to be three people.

**Mr. Nash:** There is a requirement to be able to watch what is being towed.

**Mr. Santos-Pedro:** They are not normally used for water skiing.

**Senator Merchant:** I do not have a cottage so I do not know much about these things.

**Senator Dawson:** I will address my comments in English, Senator Spivak. I want to join my friend Senator Comeau in his comments. The rules we have today are probably because, for the last number of years that you have been debating this issue, you have put the Department of Transport in an obligation to act; I congratulate you.

That being said, I reviewed the rules and regulations on the Internet site. I rent a cottage on a lake where three municipalities have the responsibility of "governing what happens on the lake." I went to see them and they said that the progress over the last four or five years leading to their delegated authority backed by the support of Transport Canada is tremendous. Between your first speech and today, a great deal has happened. I would say that the bill probably did not progress as fast as the regulations within the department.

**M. Santos-Pedro:** Il y a un certain nombre de fournisseurs de cours accrédités aux quatre coins du pays; ils sont chargés d'administrer le test.

**Le sénateur Merchant:** Sont-ce les mêmes personnes qui vendent des embarcations? J'ai un ami à Regina qui vend des bateaux et l'on peut acheter son permis directement dans son magasin.

**M. Santos-Pedro:** Est-ce l'immatriculation du bâtiment ou la carte du conducteur?

**Le sénateur Merchant:** C'est pour la personne.

**M. Santos-Pedro:** C'est la carte du conducteur. Il doit donc être l'un des fournisseurs accrédités de cours.

**Le sénateur Merchant:** Pouvez-vous me dire dans quel groupe d'âge se situent les gens qui conduisent ces embarcations? Sont-ils tous jeunes?

**M. Santos-Pedro:** Nous n'avons pas ce renseignement.

**Le sénateur Merchant:** Y a-t-il des familles qui sortent avec leurs enfants, ou bien ces embarcations sont-elles généralement conduites par des jeunes?

**M. Nash:** J'ai vu des jeunes, des vieux et des parents avec leurs enfants à bord de ces embarcations.

**Le sénateur Merchant:** Combien de personnes peuvent prendre place à bord de ces motomarines?

**M. Nash:** En général, il y a de la place pour deux personnes, mais on en trouve sur le marché qui sont de plus grande taille.

**Le sénateur Merchant:** Si l'on tire un skieur, il faut trois personnes.

**M. Nash:** Il est exigé que quelqu'un puisse surveiller celui qui se fait tirer.

**M. Santos-Pedro:** On ne s'en sert pas normalement pour le ski nautique.

**Le sénateur Merchant:** Je n'ai pas de chalet et je n'y connais donc pas grand-chose.

**Le sénateur Dawson:** Je vais m'exprimer en anglais, sénateur Spivak. Je souscris aux propos tenus par mon ami le sénateur Comeau. Les règles que nous avons aujourd'hui existent probablement parce que, depuis bon nombre d'années que vous discutez de cette question, vous avez mis le ministère des Transports dans l'obligation d'agir; je vous félicite.

Cela dit, j'ai examiné les règles et règlements sur le site Internet. Je suis locataire d'un chalet sur un lac où trois municipalités ont la responsabilité de « régir ce qui se passe sur le lac ». Je suis allé voir les responsables et ils m'ont dit que les progrès accomplis depuis quatre ou cinq ans sont extraordinaires, débouchant sur la délégation de pouvoirs aux municipalités avec le soutien de Transports Canada. Entre votre premier discours et aujourd'hui, il s'est passé beaucoup de choses. Je dirais que le projet de loi n'a probablement pas progressé aussi vite que le règlement au ministère.



I have had a 17-foot boat for 15 years. Initially, the only small craft around were run by 17-year-old kids doing doughnuts, but today there are jet boats that can sit four people. They are a foot shorter than my boat. There is a little article here that says the definition of "personal watercraft" can be ambiguous. Legislators do not like to have ambiguous legislation so I feel comfortable saying that their regulations are ambiguous. They apply to my boat as well as to the one that is one foot shorter, and they are as severe for him as they are for me.

I am serious when I say that progress has been made. As a Quebecer, and more or less as a nationalist Quebecer, I would be offended that the federal government would start giving people authority on my lake to take decisions based on a regulation that you had imposed on them through legislation. I could never support that type of situation because I believe that the provinces are cooperating fully with the department. They needed the pressure that you put on them, and I congratulate you. However, I would not want to kill all the progress that has been made by creating confusion. I could decide that I am joining with 15 people on my lake to say that we do not like what the municipal authorities are saying, and we will complain. It is too ambiguous, and I cannot support that situation.

I iterate that I probably would have had a different comment four or five years ago but the pressure you applied by being persistent forced the manufacturers to evolve. Personal watercraft are not as noisy as they used to be. As well, an operator must be 16 years of age or older and, if born after 1983, needs to have a licence. I passed my test and have the operator's card. I have to admit, though, that the test is a little too easy. That being said, if you want to get the card, do the test now because, after this, it will be more difficult.

The reality, Senator Spivak, is that you have attained your objective. Passing the bill might create problems for the same people that you are trying to help.

**Senator Eyton:** You are here to describe the current regime that restricts vessel operations in Canada, in particular, with reference to the Vessel Operation Restriction Regulations.

I suppose that you are trying to put Bill S-221 in context, and either the need or the usefulness of the bill. I echo what Senator Comeau said earlier. Given the new regulations, recently arrived, due in large part to Senator Spivak, is Bill S-221 necessary or even useful? Senator Comeau phrased it that way but I am trying to elicit a more precise response.

**Mr. Nash:** From my perspective, the new regulations are quite encompassing and fulfill the restriction requirements that would arise on navigable waters in Canada and cover all kinds of vessel, including commercial vessels that we had not mentioned before.

J'ai eu un bateau de 17 pieds pendant 15 ans. Au début, les seules petites embarcations qu'on trouvait sur ce lac étaient conduites par des adolescents de 17 ans qui faisaient des virages acrobatiques, mais aujourd'hui, il existe des bateaux à propulsion hydraulique qui peuvent accueillir quatre personnes. Ils sont seulement un pied plus court que mon bateau. Il y a ici un petit article dans lequel on dit que la définition de « motomarine » peut être ambiguë. Les législateurs n'aiment pas faire des lois ambiguës et je me sens donc fort à l'aise de dire que le règlement est ambigu. Il s'applique à mon bateau aussi bien qu'à celui qui est un pied plus court, et le règlement est aussi sévère pour lui que pour moi.

Je suis sérieux quand je dis que des progrès ont été faits. En tant que Québécois, et en tant que Québécois plus ou moins nationaliste, je serais offusqué que le gouvernement fédéral commence à donner aux gens autour de mon lac le pouvoir de prendre des décisions fondées sur un règlement que vous leur avez imposé en légiférant. Je ne suis absolument pas en faveur d'une telle situation parce que je crois que les provinces collaborent entièrement avec le ministère. Elles avaient besoin de la pression que vous avez exercée sur elles et je vous en félicite. Cependant, je ne voudrais pas torpiller tout le progrès qui a été accompli en créant de la confusion. Je pourrais décider de me joindre à 15 autres personnes autour de mon lac pour dire que nous n'aimons pas ce que les autorités municipales ont décrété et que nous allons porter plainte. C'est trop ambigu et je ne peux pas appuyer cette situation.

Je répète que j'aurais probablement fait des commentaires différents il y a quatre ou cinq ans, mais les pressions que vous avez exercées en faisant preuve de ténacité ont forcé les fabricants à évoluer. Les motomarines ne sont plus aussi bruyantes qu'elles l'étaient. De plus, il faut avoir au moins 16 ans pour en conduire une et quiconque est né après 1983 a besoin d'un permis. J'ai passé mon test et je possède la carte de conducteur. Je dois toutefois admettre que l'examen est un peu trop facile. Cela dit, si vous voulez obtenir la carte, passez l'examen tout de suite parce qu'après, ce sera plus difficile.

La réalité, sénateur Spivak, est que vous avez atteint votre objectif. Adopter le projet de loi pourrait créer des problèmes pour les gens que vous essayez justement d'aider.

**Le sénateur Eyton :** Vous êtes ici pour décrire le régime actuel qui restreint l'utilisation des bâtiments au Canada, en particulier le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.

Je suppose que vous essayez d'établir le contexte du projet de loi S-221 et d'en discerner le besoin ou l'utilité. Je souscris aux propos tenus tout à l'heure par le sénateur Comeau. Compte tenu du nouveau règlement, récemment entré en vigueur, attribuable en grande partie au sénateur Spivak, le projet de loi S-221 est-il nécessaire ou même utile? Le sénateur Comeau a posé la question en ces termes, mais j'essaie d'obtenir une réponse plus précise.

**M. Nash :** De mon point de vue, le nouveau règlement est très complet et répond aux besoins en matière de restrictions dans les eaux navigables du Canada et s'applique à tous les types de bâtiments, y compris les bâtiments commerciaux dont il n'était pas fait mention auparavant.

**Senator Eyton:** It is my understanding that Bill S-221 had an addendum or additional coverage for cottage associations and informal groupings of people, who presumably are not caught up in the current restrictions that you describe. Is that correct?

**Mr. Nash:** I did not quite —

**Senator Eyton:** Senator Spivak's Bill S-221 refers to one body that may start the process and get certain rulings and protections, such as cottage owners' associations. As I understand it, the regulations refer to municipalities and other formally constituted groups. Cottage owners' associations are necessarily informal and voluntary, where people come together. I take it your regulations do not apply to that kind of association?

**Mr. Nash:** There is nothing in either the regulation or the process that would prevent an association from bringing something forward to a municipality and from following the process.

**Senator Eyton:** Working through the municipality, as opposed to working directly, may be the most significant difference between Bill S-221 and the bodies that it covers and your regulations?

I received in my office and thumbed through a thick brochure that purported to inform me about your regulations. The subject is complicated, and you must deal with many situations, many boats and vessels, but it struck me that this brochure would be incomprehensible to most people. I am not sure how you instruct the people who work with you on staff and otherwise, but any book that is three inches thick is equivalent to not giving the public any information at all. However, I recognize it is there and, if someone is brilliant enough and had enough time, the correct place could be found to give one the correct understanding about the regulations.

It is in that context that I wondered whether a more focused bill might be able to provide a contribution to its clarity. People at a dock or at lakeside will neither read nor understand a three-inch brochure packed with this type of information. Their tolerance might be 10 or 12 pages of information that should be easily and readily conveyed. The material I saw was not any of that. In that context, could Bill S-221 make a unique contribution? If you did not think it could, is there any way in which you could engage a writer to take all those regulations, the provisions and so on, and put them into manageable forms that are intelligible?

I am co-chair of the committee that scrutinizes all regulations. We have an abiding form in regulations, many of which are thorough and professional and not incomprehensible to most people. I am trying to understand whether Bill S-221 could be more useful if it were more focused. I know you are not here to be scrutinized; you are here to talk about Bill S-221. However, is

**Le sénateur Eyton :** Je crois comprendre que le projet de loi S-221 comporte un ajout ou des dispositions supplémentaires applicables aux associations de villégiateurs et groupes informels de gens qui ne sont sans doute pas visés par les restrictions actuellement en vigueur que vous décrivez. Est-ce exact?

**M. Nash :** Je n'ai pas tout à fait...

**Le sénateur Eyton :** Dans le projet de loi S-221 du sénateur Spivak, il est question d'un organisme qui pourrait enclencher le processus et obtenir certaines décisions et protections; ce pourrait être une association de propriétaires de chalet. Si je comprends bien, dans le règlement, il est plutôt fait mention des municipalités et d'autres groupes constitués officiellement. Les associations de propriétaires de chalet sont nécessairement officielles et constituées de bénévoles; ce sont des gens qui se réunissent. Si je comprends bien, vos règlements ne s'appliquent pas à ce type d'association?

**M. Nash :** Rien, dans le règlement ou dans le processus, n'empêche une association de s'adresser à une municipalité pour signaler un problème et, à partir de là, le processus suit son cours.

**Le sénateur Eyton :** Le fait de passer par la municipalité, au lieu de procéder directement, est peut-être la différence la plus importante entre le projet de loi S-221 et les organismes auxquels il s'applique et vos règlements?

J'ai reçu à mon bureau et feuilleté une épaisse brochure qui prétendait m'informer au sujet de vos règlements. Le sujet est compliqué et vous devez traiter de nombreuses situations, de nombreux bateaux et bâtiments, mais une chose m'a frappé : cette brochure est incompréhensible pour la plupart des gens. Je ne sais trop quelles instructions vous donnez aux gens avec qui vous travaillez, employés et autres, mais quand on publie un livre de trois pouces d'épaisseur, c'est comme si on n'informait pas du tout le public. Cependant, je reconnais qu'il existe et que, si quelqu'un est assez brillant et a suffisamment de temps, il pourrait trouver la bonne page et arriver à comprendre le règlement.

C'est dans ce contexte que je me demandais si un projet de loi plus ciblé pourrait contribuer à jeter un peu de clarté sur ce sujet. Les gens au quai ou au bord du lac ne vont pas lire ni comprendre une brochure de trois pouces d'épaisseur bourrée de renseignements. Leur tolérance est peut-être 10 ou 12 pages d'informations qui devraient être énoncées clairement et être faciles à comprendre. Le document que j'ai vu ne correspondait absolument pas à cette description. Dans ce contexte, le projet de loi S-221 ne pourrait-il pas apporter une contribution unique? Si vous pensez que non, vous serait-il possible d'engager un rédacteur pour ramasser tous ces règlements, articles de loi, et cetera, et les présenter sous une forme intelligible?

Je suis coprésident du comité qui examine tous les textes réglementaires. Les règlements doivent se conformer à certaines règles; beaucoup sont rédigés de manière détaillée et professionnelle et ne sont pas incompréhensibles pour la plupart des gens. J'essaie de comprendre si le projet de loi S-221 pourrait être plus utile s'il était plus ciblé. Je sais que vous n'êtes pas ici



there any way in which your regulations could be made more comprehensible?

**Mr. Nash:** You are correct, senator, that it would be a simplified process in a sense that a cottage association would make the application directly to the minister and then the process would start quickly thereafter.

As mentioned earlier, this alternative process would not have the benefit of following the cabinet directive of streamlining regulations, or even creating a regulation in the first place by following what might be a complex document or a guide. The process does ensure consistency and that there is a requirement that is justifiable. If no alternative method is available than making that restriction, then it is enforceable. Is there a way that this could be made somewhat clearer? I am sure anything can be improved upon, sir.

**Mr. Santos-Pedro:** You are referring to the regulation itself, which is quite comprehensive. The specific part dealing with the restrictions is not that long. We are in the hands of the drafting lawyers when we go to the regulations as to how much plain language can end up in them.

What I am holding here is the local authorities' guide to boating restriction regulations, which is an attempt at explaining how to navigate the regulations. Although there are 23 pages in here, the majority of the pages are an explanation or a clarification of the cabinet directive on the regulatory process that talks about the consultation aspect of the process, which is the most onerous, but that is what we must do for every regulation.

It is this part of the regulation-making process that we are trying to explain here in the easiest possible way and in plain language, whereas the actual regulations themselves are thick because they contain the schedules with 2,000 restrictions. Once we receive a completed application, it is a straightforward process, but there is still the normal regulatory process of having it stamped and reviewed by the lawyers. The whole process then ends up in cabinet, and so on. While we take the point that we could always improve the regulations and, in particular, the plain language aspect of any regulation, we have attempted to do that with this explanatory guide.

**Senator Eyton:** It is nice to hear that there is a guide. I did not know that. More of that would be very useful, I think.

**Senator Merchant:** I do not know who has given us this information but there is a national boating fatalities report here. There are statistics contained in this report. Perhaps this is from our next witness. It does not take into account the changes that have been made since September 2002, but there are numbers here which indicate that fatalities and boating deaths in Canada have decreased each year for the last five years. There are 11 deaths per year per 100,000 PWCs, as compared to six deaths per year for boats per 100,000. Maybe you would be interested in this because you said you did not have statistics, yet these people seem to have them.

pour être mis sur la sellette, mais pour nous parler du projet de loi S-221. Cependant, y aurait-il moyen de rendre vos règlements plus compréhensibles?

**M. Nash :** Vous avez raison, sénateur, de dire que ce serait un processus simplifié en ce sens qu'une association de villégiateurs pourrait s'adresser directement au ministre, après quoi le processus serait enclenché rapidement.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, ce processus différent n'aurait pas l'avantage de suivre la directive du Cabinet visant à simplifier la réglementation, ou même à créer un règlement au départ en suivant ce qui peut être un document ou un guide complexe. Le processus garantit l'uniformité et les mesures prises doivent être justifiables. S'il n'y a pas d'autre solution que d'imposer une restriction, alors celle-ci est mise en application. Y aurait-il moyen de rendre tout cela plus clair? Je suis certain que tout est toujours susceptible d'amélioration, monsieur.

**M. Santos-Pedro :** Vous faites allusion au règlement lui-même, qui est très détaillé. La partie précise qui traite des restrictions n'est pas tellement longue. Pour la rédaction des règlements, nous devons nous en remettre aux rédacteurs juridiques qui décident dans quelle mesure le texte peut être écrit en langue simple.

J'ai ici en main le guide des autorités locales sur les restrictions à la navigation de plaisance, dans lequel on tente d'expliquer comment s'y retrouver dans le règlement. C'est une brochure de 23 pages, mais dans la majorité de ces pages, on donne des explications ou des précisions sur la directive du Cabinet sur le processus réglementaire; on y traite notamment de la consultation, qui est la partie la plus lourde du processus, mais c'est ce que nous devons faire pour chaque règlement.

C'est cette partie du processus de prise de règlement que nous tentons d'expliquer ici dans le langage le plus simple possible, tandis que le règlement lui-même est un document volumineux parce qu'il renferme les annexes énumérant 2 000 restrictions. Une fois que nous avons reçu une requête complétée, c'est un processus simple, mais il reste encore à passer par le processus réglementaire normal et il faut faire examiner et approuver le tout par les avocats. Le dossier chemine ensuite jusqu'au Cabinet. Il est vrai que l'on peut toujours améliorer les règlements, notamment en les rédigeant en langage simple, mais nous avons justement tenté de le faire dans ce guide explicatif.

**Le sénateur Eyton :** Je suis content d'entendre qu'il y a un guide. Je l'ignorais. Je pense qu'il serait très utile d'avoir plus de documents de ce genre.

**Le sénateur Merchant :** J'ignore qui nous a fourni cette information, mais on trouve ici un rapport national sur les décès dans la navigation de plaisance. On y trouve des statistiques. Cela vient peut-être de notre témoin suivant. On ne tient pas compte des changements qui ont été apportés depuis septembre 2002, mais d'après les chiffres, le nombre de décès survenus dans la navigation de plaisance au Canada a diminué chaque année depuis cinq ans. Il y a 11 décès par année pour 100 000 motomarines, en comparaison de six décès par année pour 100 000 bateaux. Cela vous intéresserait peut-être parce que vous avez dit que vous n'aviez pas de statistiques, alors que ces gens-là semblent en avoir.



**The Chair:** We can deal with that with our next witness.

**Senator Spivak:** I hope I may be permitted to make a few comments before asking my question.

To begin with, I would like to congratulate the Transport Canada officials. After seven years, last April, it is finally possible to restrict the operations of a personal watercraft and the local authorities guide changed its language from saying that "not any one specific boat can be prohibited" to "every boat could be prohibited," including a PWC. That is a huge change. Prior to that, you could not do that. That was one of the reasons for the bill, because no senator or member of Parliament can amend the regulations.

The other thing I want to say to Transport Canada officials is that, in the United States, statistics are compiled by the U.S. Coast Guard. Those show quite a difference in the fatalities and injuries, which are mostly blunt trauma injuries, between ordinary boats and PWCs. In Canada, the Lifesaving Society also shows that. It is very easy for you to get those figures. I would suggest you might do that in case you are asked any other questions. A Health Canada survey of emergency hospitals shows the same thing — a higher rate of injuries for PWCs: again, blunt trauma.

I find the idea that I would put forward a bill without having any reason for doing so a little odd. When I first began this process, we consulted all across the country, with every provincial government, most municipalities, many cottage associations, and thousands of people wrote to me. Almost every province and municipality was in favour of this action.

Let me explain that a local authority, such as a cottage association in the bill, would have to be approved by the minister, and they would need to have the broadest consultations. Frankly, I do not think that labelling cottage associations as non-representative and non-elected is a way to get votes. You could go across the country campaigning on that, but I do not think you would get a lot of votes. Many cottage associations are elected, and most of them are very responsible. They live in the area and, according to the bill, they would need to have the broadest consultations, probably with municipalities.

I will not comment on whether the bill is still relevant. That is for the committee to decide. I am extremely pleased that we now have regulations which have some common sense because, before that, they excluded the most dangerous kind of recreation vessel from the regulations.

Your officials appeared before the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources on June 21, 2005. Mr. Santos-Pedro was there, but you were not, Mr. Nash. You made a whole bunch of promises. For example, you said you would amend the Boating Restriction Regulations, and now the

**La présidente :** Nous aborderons cela avec notre témoin suivant.

**Le sénateur Spivak :** J'espère qu'on me permettra de faire quelques observations avant de poser ma question.

Pour commencer, je voudrais féliciter les fonctionnaires de Transports Canada. Après sept ans, depuis avril dernier, il est enfin possible de restreindre l'utilisation d'une motomarine et le guide des autorités locales a été modifié. Au lieu de dire « on ne peut interdire un type particulier de bateau », on dit maintenant « on peut interdire tout bateau », y compris une motomarine. C'est un énorme changement. Auparavant, on ne pouvait pas faire cela. C'était l'une des raisons du projet de loi, parce que ni les sénateurs ni les députés ne peuvent modifier les règlements.

Par ailleurs, je voudrais dire aux fonctionnaires de Transports Canada qu'aux États-Unis, des statistiques sont compilées par la Garde côtière américaine. On y constate une énorme différence entre les bateaux ordinaires et les motomarines pour ce qui est des décès et des blessures, lesquels sont surtout des traumatismes contondants. Au Canada, la Société de sauvetage a les mêmes résultats. Il vous est très facile d'obtenir ces chiffres. Je vous invite à le faire, au cas où l'on vous poserait d'autres questions. Une enquête de Santé Canada sur les salles d'urgence dans les hôpitaux montre exactement la même situation : un taux de blessures plus élevé pour les motomarines, encore une fois surtout des traumatismes contondants.

Je trouve un peu étrange qu'on laisse entendre que je propose un projet de loi sans avoir aucune raison de le faire. Quand j'ai amorcé ce processus, nous avons fait des consultations d'un bout à l'autre du pays, auprès de tous les gouvernements provinciaux, la plupart des municipalités, beaucoup d'associations de villégiateurs, et des milliers de gens m'ont écrit. Presque toutes les provinces et les municipalités étaient en faveur de cette mesure.

Permettez-moi d'expliquer qu'une autorité locale, telle qu'une association de villégiateurs prévue dans le projet de loi, devrait être approuvée par le ministre et il lui faudrait procéder à des consultations très étendues. Franchement, je ne pense pas que d'étiqueter les associations de villégiateurs de non élus et non représentatives soit un bon moyen d'obtenir des votes. Vous pourriez aller faire campagne là-dessus d'un bout à l'autre du pays, mais je ne pense pas que vous auriez beaucoup de votes. Beaucoup d'associations de villégiateurs ont des dirigeants élus et la plupart sont très responsables. Ces gens-là vivent dans la région en question et, d'après le projet de loi, il leur faudrait faire des consultations très étendues, probablement auprès des municipalités.

Sur la question de savoir si le projet de loi est encore pertinent, je ne me prononcerai pas. C'est au comité d'en décider. Je suis extrêmement contente que nous ayons maintenant un règlement qui a un certain bon sens parce qu'avant cela, on y excluait les embarcations de plaisance les plus dangereuses.

Des fonctionnaires de votre ministère ont comparu devant le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles le 21 juin 2005. M. Santos-Pedro y était, mais vous n'y étiez pas, monsieur Nash. Vous avez fait une foule de promesses. Par exemple, vous avez dit que vous modifieriez le

Vessel Operation Restriction Regulations by adding a schedule that would require PWC drivers, and presumably others, to proceed in a straight line perpendicular to shore for 200 metres. However, that 200 metres is not in your schedule. You also said that the guidelines would be based on the U.S. model act, which is quite a good act. What were your consultations on that proposal, and would restrictions of a nature such as a 200 metre offshore limit on wake jumps, et cetera, be considered in a schedule?

Before you answer that question, I did forget one thing. During the course of this bill, I met many times with the minister's staff. I talked to them. I tried to meet with the minister, but the minister is kind of busy. I did not meet with the minister, but I met with the minister's staff. I did not meet with these people, because I thought that was a higher authority. I wanted to tell you that.

Could you look at that question? What about the things that are missing from the PWC guidelines, which were supposed to be based, as you promised, on the U.S. model act?

**Mr. Santos-Pedro:** I will start with that question. As I recall, we did make some promises, yes, and we have, I believe, fulfilled all of them, although it has certainly taken more time than we anticipated. What we had discussed at that time was that we would consider using that U.S. model bill as a basis for guidelines, and that is what we have included, or part of that. If there are parts of that that you believe are not included, then we will review those guidelines, because we can do that very easily.

**Senator Spivak:** What about the 200 metres?

**Mr. Santos-Pedro:** That is the second issue. On the way to considering how we would be able to add a schedule of such a nature, we had extensive — and I do mean extensive — consultations. At one point, I can tell you it was the only time I have been in a room with seven lawyers. The advice we got at the end of day is that that was not the best way, to proceed with the 200 metres, to create that kind of schedule. As part of that kind of internal consultation with the lawyers, indeed there was the change with regard to types of vessels to all types of vessels, including personal watercraft, and possibly if there is justification, just for personal watercraft. It was a comprehensive and broad consultation with the legal advice that we ended up getting.

**Senator Spivak:** I have two other questions. One is about the time it takes to process an application. At the time I started this in my own lake area, it could take as long as four years, and at any point some bureaucrat — no offence, and bureaucrat is not a

Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, qui s'appelle aujourd'hui le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, en ajoutant une annexe dans laquelle on stipulerait que les conducteurs de motomarines et présumément d'autres types d'embarcations doivent s'éloigner perpendiculairement de la rive jusqu'à 200 mètres. Pourtant, ces 200 mètres ne se trouvent pas dans votre annexe. Vous avez dit aussi que les lignes directrices s'inspireraient de la loi américaine, qui est une très bonne loi. Quelles consultations avez-vous faites sur cette proposition, et envisagerait-on d'inscrire dans une annexe des restrictions semblables à cette limite de 200 mètres à partir de la rive pour pratiquer des sauts de vague, et cetera.?

Avant que vous répondiez à cette question, j'ai oublié une chose. Pendant le processus qui a débouché sur ce projet de loi, j'ai rencontré à de nombreuses reprises le personnel du ministre. J'ai parlé à ses collaborateurs. J'ai essayé de rencontrer le ministre, mais il est assez occupé. Je n'ai donc pas rencontré le ministre, mais j'ai rencontré ses collaborateurs. Je n'ai pas rencontré ces gens-là parce que je pensais m'adresser à une autorité supérieure. Je tenais à vous le dire.

Pourriez-vous vous pencher sur cette question? Que dites-vous des éléments qui manquent dans les lignes directrices sur les motomarines, qui étaient censées s'inspirer, comme vous l'aviez promis, de la loi en vigueur aux États-Unis?

**M. Santos-Pedro :** Je vais commencer par répondre à cette question. Si je me rappelle bien, nous avons en effet fait des promesses, oui, et je crois que nous les avons toutes tenues, bien que cela a certainement pris plus de temps que nous n'avions prévu. Ce que nous avons dit à ce moment-là, c'est que nous envisagerions de nous inspirer de cette loi américaine comme base pour nos lignes directrices et c'est ce que nous avons fait, du moins en partie. S'il y a des éléments de ce modèle qui n'ont pas été inclus à votre avis, nous allons réexaminer ces lignes directrices, parce que nous pouvons faire cela très facilement.

**Le sénateur Spivak :** Et les 200 mètres?

**M. Santos-Pedro :** C'est la deuxième question. Nous nous sommes demandés comment nous pourrions ajouter une annexe de cette nature, et nous avons alors tenu des consultations étendues, et je veux dire vraiment très étendues. À un moment donné, j'étais dans une pièce entourée de sept avocats, et laissez-moi vous dire que c'est la seule fois que ça m'est arrivé. En bout de ligne, selon l'avis juridique qu'on nous a donné, ce n'était pas la meilleure façon de procéder, de fixer une limite de 200 mètres, de créer une annexe de ce genre. Dans le cadre de cette consultation interne auprès des avocats, nous avons effectivement abordé la question du type de bateau visé, en vue d'englober tous les types d'embarcations, y compris les motomarines, et peut-être même, si c'était justifié de le faire, de viser uniquement les motomarines. C'était une consultation complète et étendue et tel est l'avis juridique que nous avons obtenu en fin de compte.

**Le sénateur Spivak :** J'ai deux autres questions. L'une porte sur le temps qu'il faut pour traiter une demande. À l'époque où j'ai amorcé ce processus dans la région où se trouve mon lac, cela pouvait prendre jusqu'à quatre ans et à tout moment, un

pejorative term, but he or she is not an elected person and probably not representative — could say, “sorry,” and it happened. I can give you examples at Falcon Lake. Given the way you are operating it, how will you reduce the wait times?

Second, on the issue of naming a vessel, how will you ensure that your people in the field understand what is going on? Just a little while ago it was said that our legal advice was that you cannot do that, and it will be challenged.

**Mr. Santos-Pedro:** As Mr. Nash indicated, and as I am very glad to report, we do not have a backlog on proposed vessel restrictions. Within the next few weeks there will be a Part I publication of the latest set of amendments, which is, I could say in comparison, a handful.

You are right that there were considerable delays in the past. No doubt as part of your representation, we are now able to eliminate a backlog and we have a process in place by which we will have all of the applications that I received by the fall in place by the spring. From a process perspective, we are up to date.

On the second point, as far as consistency is concerned — and part of it indeed arises from your representation, senator — we have availed ourselves, first, of all means to pass the message on; to try and have consistency across the country. We enhanced that by having a workshop with everyone across the country and with the people in headquarters who deal with the regulatory process so that the people in the field who are facilitating that kind of application are better aware of the needs of the regulatory process.

As a result of that, we will be further updating the local authorities' guide. It has not been updated since that workshop was carried out.

**Senator Spivak:** I am glad to hear that. People were so frustrated with this issue that they just sold their cottages or moved. If you could get that information out to cottage associations or whatever, it would be very helpful.

I have one last question regarding enforcement. As far as I understood it, the enforcement is done by the local police or the local Coast Guard, so it does not matter whether it is local authority or your regulations. I mean, cottage associations are not mandated to do enforcement. That is a question for the local police. Therefore, I do not understand the suggestion that perhaps cottage associations would have to enforce things.

bureaucrate quelconque — cela dit sans vouloir vous offenser, car le mot bureaucrate n'est pas péjoratif, mais c'est une personne non élue et probablement pas représentative — pouvait dire « désolé », et c'est effectivement arrivé. Je peux vous en donner des exemples au lac Falcon. Étant donné la manière dont vous procédez, comment allez-vous réduire le délai d'attente?

Deuxièmement, sur la terminologie et la désignation des bâtiments, comment allez-vous faire en sorte que vos gens sur le terrain comprennent ce qui se passe? On vient de dire que d'après les conseillers juridiques, vous ne pouvez pas faire cela, que ce serait contesté.

**M. Santos-Pedro :** Comme M. Nash l'a dit, et je suis très content de le confirmer, nous n'avons pas d'arriéré de restrictions proposées à la conduite des bâtiments. D'ici quelques semaines, on publiera sous l'égide de la partie I la dernière série de modifications et je dirais qu'en comparaison, c'était une tâche ardue.

Vous avez raison de dire qu'il y avait des délais considérables dans le passé. Sans doute grâce à vos démarches, nous avons maintenant réussi à éliminer l'arriéré et nous avons mis en place un processus qui nous permettra de faire aboutir au printemps toutes les demandes que j'aurai reçues à l'automne. Du point de vue du processus, nous sommes à jour.

Sur le deuxième point, en ce qui a trait à l'uniformité — et tout cela découle effectivement en partie de vos démarches, sénateur —, nous avons, premièrement, utilisé tous les moyens à notre disposition pour diffuser le message; pour essayer d'établir une certaine uniformité d'un bout à l'autre du pays. Nous avons renforcé cela en tenant un atelier réunissant tous les intervenants d'un bout à l'autre du pays et les gens de l'administration centrale pour expliquer en long et en large le processus réglementaire, afin que les gens qui se trouvent sur le terrain, qui sont les facilitateurs de ce type de demande, soient plus au courant des besoins imposés par le processus de réglementation.

En conséquence, nous allons faire une nouvelle mise à jour du guide des autorités locales. Il n'a pas été mis à jour depuis que cet atelier a eu lieu.

**Le sénateur Spivak :** Je suis contente de l'entendre. Les gens étaient tellement exaspérés qu'ils vendaient leur chalet ou déménageaient. Si vous pouviez transmettre cette information aux associations de villégiateurs ou autres intéressés, ce serait très utile.

J'ai une dernière question au sujet de l'exécution de la loi. Que je sache, c'est la police locale ou la Garde côtière locale qui se charge de l'exécution de la loi, et il importe donc peu de savoir si c'est votre règlement qui est en cause ou bien les autorités locales. Je veux dire, les associations de propriétaires de chalet n'ont pas le mandat d'assurer l'exécution de la loi. Cela concerne la police locale. Par conséquent, quand on laisse entendre que les associations de villégiateurs devraient peut-être se charger de l'exécution, je ne comprends pas.



I have one more question. Whatever the costs of enforcement and administration are, they are already there. If you will have more costs, it is to be hoped that it is because you are giving a better service to people. What is your view on that?

**Mr. Nash:** Maybe I could deal with the enforcement aspect first. In the process that we have — linked again to the federal regulatory streamlining requirements for regulations — the municipalities, in making their applications, also confirm that they will enforce the restriction.

**Senator Spivak:** As they do now.

**Mr. Nash:** Yes. What is not clear, in the parallel system, is whether or not the municipality would be on side and actually direct the police to enforce.

**Senator Spivak:** Unless the local authorities do not consult with the municipalities, which I doubt would ever happen.

**Mr. Nash:** It is possible with respect to financing. We believe there would be a cost linked to processing individual requests because they would be individual requests as written.

Also, the time frames that are in the bill itself would be quite difficult and onerous for us to meet at all levels. There would definitely be a cost. I am not totally sure what that would be at this time.

**Senator Spivak:** Thank you, Madam Chair, for the time, and thank you to the witnesses. Again, I congratulate you.

**The Chair:** I wish to thank you again for your presence here. We appreciate it very much. It was important for us to hear from you both.

Our next witness is Ms. Sara Anghel, Vice-President, Government Relations and Public Affairs, National Marine Manufacturers Association. Thank you for your presence here. We are looking forward to hearing from and having an exchange with you on our questioning.

**Sara Anghel, Vice President, Government Relations and Public Affairs, National Marine Manufacturers Association:** Good evening honourable senators, members of the committee, I represent the National Marine Manufacturers Association of Canada, also known as NMMA Canada. NMMA is the leading association representing the recreational boating industry in North America. National Marine Manufacturers Association member companies produce more than 80 per cent of the boats, engines, trailers, accessories and gear used by boaters in North America.

The association is dedicated to industry growth through programs and public policy, market research and data, product quality assurance and marketing communications. We represent 110 members in Canada and another 1,600 members in the United States.

J'ai encore une autre question. Quel que soit le coût de l'exécution de la loi et de l'administration, ces coûts existent déjà. Si le coût doit augmenter, il faut espérer que ce sera parce que vous donnerez un meilleur service aux gens. Qu'en pensez-vous?

**M. Nash :** Je pourrais peut-être traiter d'abord de l'exécution de la loi. Dans le processus que nous avons, lié encore une fois aux exigences fédérales relatives à la simplification des règlements, les municipalités, quand elles présentent leurs demandes, doivent également confirmer qu'elles vont se charger de la mise à exécution.

**Le sénateur Spivak :** Comme elles le font maintenant.

**M. Nash :** Oui. Ce qui n'est pas clair, dans le système parallèle, c'est la question de savoir si la municipalité serait d'accord et donnerait l'ordre à la police de faire respecter la loi.

**Le sénateur Spivak :** À moins que les autorités locales ne consultent pas les municipalités, et je doute que cela arrive jamais.

**M. Nash :** C'est possible dans le cas du financement. Nous croyons qu'il y aurait un coût associé au traitement individuel des demandes, parce qu'il s'agirait de demandes présentées individuellement.

De plus, l'échéancier prévu dans le projet de loi serait très difficile et très coûteux à respecter, à tous les niveaux. Il y aurait assurément un coût. Quant à savoir à combien s'élèverait ce coût, je n'en suis pas absolument sûr à l'heure actuelle.

**Le sénateur Spivak :** Merci, madame la présidente, de m'avoir accordé du temps, et je remercie les témoins. Encore une fois, je vous félicite.

**La présidente :** Je vous remercie encore une fois pour votre présence ici. Nous vous en sommes très reconnaissants. C'était important pour nous de vous entendre tous les deux.

Notre témoin suivant est Mme Sara Anghel, vice-présidente, Relations gouvernementales et Affaires publiques, Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques. Je vous remercie pour votre présence. Nous avons hâte d'entendre votre exposé et d'échanger avec vous lors de la période de questions.

**Sara Anghel, vice-présidente, Relations gouvernementales et Affaires publiques, Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques :** Bonsoir, honorables sénateurs, mesdames et messieurs les membres du comité. Je représente l'Association des manufacturiers de produits nautiques au Canada, dont le sigle est ACMPN, mais qui est mieux connue sous le sigle anglais NMMA Canada. Cette association est le principal représentant du secteur de la navigation de plaisance en Amérique du Nord. Les entreprises qui en sont membres fabriquent plus de 80 p. 100 des bateaux, des moteurs, des remorques, des accessoires et du matériel utilisé par les plaisanciers en Amérique du Nord.

L'association se consacre à promouvoir la croissance du secteur par le biais de programmes de politique publiques, d'études et de données de marché, de mesures d'assurance de la qualité des produits et de communications commerciales. Nous représentons 110 membres au Canada et 1 600 aux États-Unis.

I am here this evening to speak about Bill S-221, An Act concerning personal watercraft in navigable waters. It is the opinion of NMMA Canada that Bill S-221 is redundant legislation and duplicates existing regulatory frameworks.

First, I would like to provide some context. The recreational boating community has a \$26 billion impact to Canada's economy and produces close to 400,000 jobs, both directly and indirectly. This includes close to 7,000 well-paying manufacturing jobs.

In 2006, nearly 6 million Canadians took to the water in a boat, including personal watercraft, which I will refer to as PWCs. These boaters have a \$6 billion impact to tourism through travel, fishing, trailering, angling and other tourism-related activities in Canada. We also see many of our American friends taking to our waterways as they have 4.3 million boats in the eight Great Lakes states.

In 2006, there were an estimated 66,000 boats purchased. Of those, almost 4,000 were PWCs. Last year's figures — which I have obtained in the last hour or so — were close to 5,000 for PWCs. Earlier in the discussion we talked about how many boats there were versus personal watercraft out there. There are about 2.9 million boats and about 50,000 personal watercraft.

I want to turn now to discuss the safety issues. We recognize public concern regarding safe recreational boating practices in Canada. However, the vast majority of any ensuing recreational boating safety incidents reside with the operator, not the particular product. Boaters and users of PWCs need to be made aware of the difference between acceptable and unacceptable behaviour when participating in recreational boating. Our industry strongly supports greater public education and awareness among operators rather than a ban or restriction on a safe product.

Statistics in other jurisdictions might be of interest to this committee. From past transcripts of meetings on the bill, I note U.S. figures were referenced. As such, I would like to provide a differing perspective from those previously put forward. As Senator Spivak has mentioned, the U.S. Coast Guard has a lot of great data. I will refer to a few of those as reference.

U.S. Coast Guard stats demonstrate that the most common cause of boating accidents involves operator inexperience, excessive speed and operator inattention. To address these concerns, the PWC Association of America has supported mandatory education for all PWC operators. By the end of 2002, 35 states had enacted mandatory education for PWC users in some form. In each of these states, PWC accident rates have significantly declined. U.S. Coast Guard statistics show that 99.99 per cent of all PWCs are operated accident free. There are a

Je suis ici ce soir pour vous parler du projet de loi S-221, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables. L'association croit que ce projet de loi est redondant, car il fait double emploi avec les cadres de réglementation qui existent déjà.

J'aimerais d'abord mettre les choses en contexte. La communauté de la navigation de plaisance génère des retombées de 26 milliards de dollars pour l'économie canadienne et crée directement et indirectement près de 400 000 emplois, dont près de 7 000 sont des emplois bien payés dans le domaine de la fabrication.

En 2006, près de six millions de Canadiens ont fait de la navigation de plaisance, y compris à bord de motomarines. Ces plaisanciers font des voyages, pratiquent la pêche, tirent une remorque et font d'autres activités connexes qui produisent des retombées touristiques évaluées à six milliards de dollars. De plus, beaucoup de nos amis américains sillonnent nos voies navigables, car les huit États longeant les Grands Lacs comptent 4,3 millions d'embarcations.

En 2006, selon les estimations, 66 000 bateaux ont été achetés. De ce nombre, près de 4 000 étaient des motomarines. L'année dernière — je viens tout juste d'obtenir les chiffres il y a à peine une heure — près de 5 000 motomarines ont été vendues. Tout à l'heure, durant la discussion, il a été question du nombre total de bateaux par opposition au nombre de motomarines. Il y a environ 2,9 millions de bateaux et quelque 50 000 motomarines.

Je voudrais maintenant traiter des questions de sécurité. Nous sommes conscients des inquiétudes du public à l'égard de la sécurité de la navigation de plaisance au Canada. Toutefois, la grande majorité des accidents nautiques est due à l'inexpérience des plaisanciers et non aux embarcations mêmes. Les utilisateurs de bateaux et de motomarines doivent être sensibilisés aux comportements acceptables et inacceptables liés à la navigation de plaisance. Notre secteur appuie vivement l'amélioration de l'éducation et de la sensibilisation des plaisanciers, plutôt que l'interdiction de produits sécuritaires ou des restrictions sur leur utilisation.

Les membres du comité seraient peut-être intéressés à connaître des statistiques recueillies par d'autres entités gouvernementales. J'ai constaté dans les dernières transcriptions des séances du comité sur ce projet de loi qu'on a mentionné les statistiques du gouvernement des États-Unis. Je voudrais vous présenter un point de vue différent par rapport à ce que vous avez entendu auparavant. Comme le sénateur Spivak l'a dit, la Garde côtière américaine possède beaucoup d'excellentes données. Je vais en citer quelques-unes.

Les statistiques de la Garde côtière américaine démontrent que les principales causes des accidents nautiques sont l'inexpérience des plaisanciers, la vitesse excessive et l'inattention. En réponse à ces problèmes, la Personal Watercraft Association of America a appuyé l'imposition de l'obligation pour les utilisateurs de motomarines de suivre une formation aux pratiques sécuritaires. À la fin de 2002, 35 États avaient passé une loi obligeant les utilisateurs de motomarines à suivre une formation quelconque. Dans chacun de ces États, le taux d'accidents impliquant des

number of additional examples which I would be happy to provide individuals later, but I did not want to go into too much detail here.

Regardless, the record is showing that there is a significant, improved, positive safety record in those states that have mandated these educational programs, which we strongly support.

Here in Canada, local groups, including cottagers, address these issues through signage, alerting local and visiting boaters on responsible boating practices on that particular body of water. Consumer awareness programs work exceptionally well for the other modes, like safe driving practices, and are an effective method of addressing these issues with local police agencies and educational groups.

As an organization, we recognize Transport Canada's educational efforts through Safe Boating Awareness Week, and we support the enactment of a mandatory education program with each province.

As a Canadian example, I realize that Transport Canada has discussed that they do not track the fatalities and those statistics. I was able to find some statistics from the Ontario Provincial Police, because we have a good relationship with their marine department. That is in the package that was distributed this evening. It shows that, since 2003, of the 161 fatal boating accidents, only one was attributed to a PWC. Ontario accounts for 50 per cent of the boating market. That is also in the package.

Any legislation to regulate recreational boating should focus on finding solutions to enhance recreational boating safety in Canada, with an emphasis on how regulations and other measures can be improved to benefit the boater and the community, not a ban on the use of the product.

Since the mid-1990s, sit-down style, multi-passenger watercraft have made up about 99 per cent of all PWC sales, with three-person family models being the fastest-growing segment. The point is that while there might still be some "yahoos" out there using them, the focus and the majority of the users are families. There has been a significant change over the last seven or eight years. They are affordable, family boats with clean, quiet, fuel-efficient engines and no exposed propellers. Manufacturers have responded to consumer desire for environmentally friendly recreation and have created cleaner, quieter and more versatile watercraft. These models now account for more than 75 per cent of today's market. Recent data show that the average purchaser of a PWC in the last five years is about 41 years of age and 71 per cent are married.

motomarines a chuté sensiblement. Les statistiques de la Garde côtière américaine montrent que 99,99 p. 100 de toutes les motomarines sont utilisées sans accident. Il existe d'autres chiffres que je me ferai un plaisir de vous communiquer individuellement plus tard, mais je ne voulais pas trop entrer dans les détails.

En résumé, les données indiquent qu'il y a un bilan de sécurité grandement amélioré dans les États qui ont rendu obligatoires de tels programmes de formation, que nous appuyons fortement.

Ici au Canada, les groupes locaux, notamment les propriétaires de chalet, installent des panneaux indicateurs pour rappeler aux plaisanciers locaux et aux visiteurs les pratiques responsables de navigation sur les différents plans d'eau. Les programmes de sensibilisation des consommateurs donnent de très bons résultats dans les autres modes de transport, par exemple pour les pratiques de conduite automobile prudente, et sont un moyen efficace de résoudre les problèmes, en collaboration avec les services locaux de police et les groupes d'éducation.

En tant qu'organisation, nous reconnaissons la valeur des efforts de sensibilisation déployés par Transports Canada par le biais de la Semaine de la sécurité nautique et nous appuyons l'imposition par les provinces de programmes de formation obligatoire.

Au Canada, je sais que Transports Canada a indiqué que le ministère ne recueille pas de statistiques, notamment sur le nombre de décès. J'ai réussi à trouver des statistiques en m'adressant à la Police provinciale de l'Ontario, parce que nous avons de bonnes relations avec le service nautique de ce corps policier. Cela se trouve dans la trousse qu'on a distribuée ce soir. Les chiffres montrent que depuis 2003, sur 161 accidents de navigation mortels, un seul a été attribué à une motomarine. L'Ontario représente 50 p. 100 du marché de la navigation de plaisance. Tout cela se trouve dans la trousse.

Toute loi pour réglementer la navigation de plaisance devrait être axée sur la recherche de solutions visant à renforcer la sécurité de la navigation de plaisance au Canada, en mettant l'accent sur les améliorations possibles aux règlements et autres mesures, dans l'intérêt des plaisanciers et de la collectivité, et non pas sur l'interdiction de l'utilisation d'un produit.

Depuis le milieu des années 90, près de 99 p. 100 des motomarines vendues sont des appareils à plusieurs places assises, les modèles à trois places étant ceux qui suscitent de plus en plus d'engouement. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il y a peut-être encore quelques jeunes « abrutis » qui font la course sur les plans d'eau, mais que la majorité des utilisateurs sont maintenant des familles. Il y a eu un grand changement au cours des sept ou huit dernières années. Les motomarines d'aujourd'hui sont des embarcations familiales abordables et polyvalentes dotées d'un moteur silencieux, propre et consommant peu de carburant, sans aucune hélice exposée. Les fabricants ont répondu à la demande des consommateurs en concevant des embarcations polyvalentes qui sont respectueuses de l'environnement et sont plus silencieuses et plus propres. Ces modèles représentent aujourd'hui plus de 75 p. 100 du marché



In the packages that were distributed is a small picture to show you an example of what was then, and what is now, on a PWC. The development and incorporation of new technology engines and the sophisticated engine management systems that accompany today's PWCs have allowed for new features to be added to personal watercraft. One such system limits engine speed, thus reducing the maximum speed of the vessel. The boats come with engine cut-off cords that attach to the operator's wrist or life jacket. The engine automatically turns off the PWC's engine in the event that the operator falls off. PWC engines drive a jet pump that draws water from the bottom of the craft into an impeller, which pressurizes the water and forces it out of a nozzle at the rear of the craft. There is no exposed propeller.

I would like to now briefly turn to the issue of the environment. One of the underlying assumptions for the need for Bill S-221 is the lack of environmental regulation, and that these products cause undue harm to our sensitive Canadian waterways. In fact, Bill S-221 does not take into consideration the fact that PWCs are required to comply with the same emissions regulations as other types of powerboats, and that PWCs have a safety and emissions record with impacts on the environment that are as good as, if not better than, other powerboats. The industry continues to innovate, and manufacturers now provide vastly improved products, from an environmental standpoint, than those offered when this bill was first introduced.

In 1999, manufacturers entered into a MOU with Environment Canada, and emissions levels have substantially reduced, by as much as 75 per cent, since that time. Currently, one of our member's entire water vehicle line-up consists of environmental friendly four-stroke products, all of which are below the current emissions standards of 36 grams per kilowatt hour. With U.S. EPA Tier 2 standards just around the corner, the emissions levels will be reduced even further for those products imported into Canada.

Beginning with the 2003 model year, all PWC manufacturers have produced models with four-stroke engines, universally recognized as the cleanest and most fuel-efficient engines on the water. Today, these four-stroke engines account for the majority of sales and are ever gaining in popularity. In addition, hull insulation, exhaust system sophistication, material selection and other muffling technologies have resulted in personal craft that are 70 per cent quieter than models produced in the late 1990s.

actuel. Selon les données récentes, au cours des cinq dernières années, l'acheteur moyen d'une motomarine neuve avait 41 ans et était marié dans 71 p. 100 des cas. .

Dans le document qu'on vous a remis, vous trouverez une petite image montrant un exemple de motomarine d'avant et une autre d'aujourd'hui. La mise au point et l'adoption de moteurs de nouvelle technologie et de systèmes perfectionnés de gestion du moteur ont permis de doter les motomarines d'aujourd'hui de nouvelles caractéristiques. Elles sont notamment pourvues d'un système de limitation de la vitesse du moteur, qui limite en conséquence la vitesse maximale pouvant être atteinte. Elles sont également munies d'un cordon d'arrêt du moteur qu'on enroule autour du poignet ou fixe au gilet de sauvetage. La motomarine arrête automatiquement de fonctionner dès que son conducteur tombe à l'eau. Les moteurs de motomarines font tourner une pompe à jets qui tire l'eau sous l'embarcation vers des hélices qui mettent l'eau sous pression et l'expulsent par une buse située à l'arrière de l'embarcation. Il n'y a pas d'hélice exposée.

Je voudrais maintenant traiter brièvement de la question de l'environnement. L'un des motifs sous-jacents invoqués pour expliquer le besoin du projet de loi S-221 est l'absence de réglementation environnementale et la nuisance des motomarines pour les voies navigables sensibles du Canada. En fait, ce projet de loi ne tient pas compte du fait que les motomarines doivent respecter les mêmes normes sur les émissions que celles qui s'appliquent aux autres types de bateaux à moteur et qu'elles respectent aussi bien, sinon mieux, les normes de l'environnement et de la sécurité que ces autres bateaux à moteur. L'industrie continue d'innover. Les fabricants de motomarines offrent maintenant des produits qui ont fait des progrès énormes en matière de respect de l'environnement, par rapport à ceux qui existaient lors du dépôt du projet de loi.

En 1999, les fabricants ont conclu un protocole d'entente avec Environnement Canada qui s'est traduit par une réduction atteignant 75 p. 100 des émissions polluantes. Actuellement, la gamme de motomarines de l'un de nos membres se compose exclusivement de produits équipés de moteurs à quatre temps qui sont respectueux de l'environnement, car leurs rejets sont en deçà des limites actuelles de 36 grammes le kilowatt-heure. Avec l'entrée en vigueur imminente du deuxième niveau de norme environnementales aux États-Unis, les niveaux d'émissions polluantes des produits importés au Canada diminueront encore davantage.

À compter de l'année modèle 2003, tous les fabricants de motomarines ont commencé à fabriquer des modèles équipés d'un moteur à quatre temps, reconnu comme le type de moteur marin le plus propre et économe en carburant. Aujourd'hui, ces moteurs à quatre temps équipent la plupart des motomarines vendues sur le marché et gagnent de plus en plus la faveur du public. De plus, les motomarines fabriquées aujourd'hui sont 70 p. 100 plus silencieuses que celles des années 90, grâce à l'insonorisation des coques, au perfectionnement du système d'échappement, au choix de matériaux et à d'autres techniques d'assourdissement du bruit.

We understand the concern that older models are still operating on the waterways. However, the average life span of a PWC is seven years, and while there are still likely older products out there on the waterways, the key is that huge strides have been made. There is a small diagram in your document that shows you a general view of what has happened with emissions in the last 10 years.

Finally, I would like to make a couple of comments about Transport Canada. Our association strongly supports the work that the Office of Boating Safety does for our industry. They are a very dedicated and capable group that we respect a great deal.

We are pleased to see that we have strong legislation in place here in Canada under the Canada Shipping Act. In particular, we congratulate Transport Canada on their efforts in developing new regulations under the act, which provide a significantly higher level of regulation, with a balanced approach, for all users of Canada's waterways, both commercial and recreational. These regulations, which you have heard about today, in addition to the existing provisions of the act, I feel render Bill S-211 redundant and provide a higher level of oversight than that contemplated in the bill before you. I urge Senator Spivak to work collaboratively with Transport Canada on any additional issues that are not addressed in the regulations.

I would like to close by saying that my organization has been before you during previous hearings. I hope I have provided you today with some additional material as you contemplate the need for the legislation. While this piece of proposed legislation has not changed since 2001, our industry continues to advance and innovate. In tandem, the Government of Canada has wisely kept up with our advancements to ensure an appropriate level of regulation through the Canada Shipping Act.

**The Chair:** Thank you. Does the industry have plans to improve even more the security of personal watercraft?

**Ms. Anghel:** Are you referring to additional safety measures on the product itself?

**The Chair:** Security.

**Ms. Anghel:** Issues have arisen in the past regarding the inability to steer the watercraft when it is off throttle, when it is not engaged. There has been a lot of work done in this area, led by Bombardier, a Canadian manufacturer in Quebec. They have introduced new safety technology which allows the operator to steer while the watercraft is off throttle. This is done through small veins in a rudder that is electronically and mechanically operated to allow you to steer when you are approaching. That is one example. Perhaps I could put the question to Bombardier and see what additional issues they have been trying to address. In my research, I have provided as much information as I think is available.

Nous savons que des motomarines d'anciennes générations sillonnent toujours les voies navigables. Cependant, la durée de vie moyenne des motomarines est de sept ans et, bien qu'on voie encore ces anciennes motomarines sur les plans d'eau, la clé est que d'énormes progrès ont été accomplis. Vous trouverez dans votre document un petit diagramme qui donne un aperçu de ce qui s'est passé dans le dossier des émissions depuis dix ans.

Enfin, je voudrais faire quelques observations sur Transports Canada. Notre association appuie fortement le travail en faveur de notre secteur qui est réalisé par le Bureau de la sécurité nautique. Ce bureau se compose de gens très dévoués et compétents. Nous les tenons en haute estime.

Nous sommes heureux de pouvoir compter ici au Canada sur la Loi sur la marine marchande du Canada. En particulier, nous aimerions féliciter Transports Canada pour son travail d'élaboration de nouveaux règlements en vertu de cette loi, qui assureront un encadrement meilleur et plus équitable de l'utilisation des voies navigables au Canada à des fins commerciales et récréatives. Ces règlements, dont on vous a parlé aujourd'hui et qui s'ajoutent aux dispositions actuelles de la loi, rendent à mon avis le projet de loi S-211 redondant et assurent un niveau d'encadrement plus élevé que ce qui est prévu dans ce projet de loi. Je conseille vivement au sénateur Spivak de travailler de concert avec Transports Canada sur toute question qui n'est pas abordée dans le règlement.

J'aimerais dire en terminant que mon organisme a comparu devant vous lors d'audiences précédentes. J'espère vous avoir fourni aujourd'hui des renseignements supplémentaires dans le cadre de votre étude sur l'opportunité d'adopter la mesure proposée. Ce projet de loi n'a pas changé depuis 2001, alors que notre secteur continue de faire des progrès et d'innover. Le gouvernement du Canada a eu la sagesse de tenir compte des progrès accomplis par notre secteur afin de maintenir un niveau approprié de réglementation par le biais de la Loi sur la marine marchande du Canada.

**La présidente :** Merci. L'industrie a-t-elle des plans en vue d'améliorer encore davantage la sécurité des motomarines?

**Mme Anghel :** Faites-vous allusion à des mesures de sécurité additionnelles sur le produit lui-même?

**La présidente :** La sécurité.

**Mme Anghel :** Des questions se sont posées dans le passé relativement à l'incapacité de diriger une motomarine quand la poignée des gaz est à zéro, quand le système de propulsion est au neutre. Beaucoup de travail a été fait dans ce domaine, sous l'impulsion de Bombardier, fabricant canadien situé au Québec. La compagnie a introduit une nouvelle technologie sécuritaire permettant au conducteur de diriger l'embarcation sans mettre les gaz. Cela se fait grâce à de petites nervures sur un gouvernail qui est orienté électroniquement et mécaniquement, permettant ainsi de diriger l'embarcation en approchant de la rive. C'est un exemple. Je pourrais peut-être poser la question à Bombardier pour savoir quels autres problèmes la compagnie a tenté de résoudre. J'ai fourni dans ma documentation tous les renseignements que je croyais disponibles.

**The Chair:** This will be distributed to members.

Would your members consider working with cottage associations and local authorities to prevent accidents?

**Ms. Anghel:** Absolutely.

**The Chair:** Have they done that before?

**Ms. Anghel:** I am not aware that they have. I suspect that many of the manufacturers do a lot to contribute to local associations, such as cottage associations, and participate in various ways within their communities for the betterment of the community, and for safety and the environment. I cannot provide specific examples, but I would be happy to take that question to the members and I am sure they would be willing to assist.

**The Chair:** From what I heard from you, I feel that you approve of the proposed changes in the regulations that were recently tabled by Transport Canada.

**Ms. Anghel:** Yes. Obviously, some new regulations will be placed upon users, but my goal here was to tell you that things have changed in the last eight years or so, that we are fully supportive of whatever regulations Transport Canada puts forward and that we will work collaboratively with them to assist in providing any data we can. I have also spoken with Mr. Santos-Pedro about helping Transport Canada through some of my colleagues in the U.S. to see how we might be able to use some of the Coast Guard statistics that they have on accidents. Whatever we can do to help out, we will do. We are supportive.

**The Chair:** The government introduced Vessel Operation Restriction Regulations in the *Canada Gazette* in April 2008. How do these regulations affect the operation of personal watercraft? Do these regulations address the same concerns that Bill S-221 addresses?

**Ms. Anghel:** I have not been with the industry association for a long time. However, my experience in talking to the local marine trade associations across Canada is that while they might pose some potential difficulties in the short term, they are eager to work within the regulations and are supportive of them. We are not against the regulations and we are not trying to stop them from proceeding.

**Senator Oliver:** Thank you for your thorough and comprehensive presentation. Have you at any time sat down and talked with Senator Spivak about her bill and about your views on her bill?

**La présidente :** Ce document sera distribué aux membres du comité.

Les membres de votre association envisageraient-ils de travailler avec des associations de villégiateurs et des autorités locales pour prévenir les accidents?

**Mme Anghel :** Absolument.

**La présidente :** L'ont-ils déjà fait?

**Mme Anghel :** Pas à ma connaissance. Je soupçonne que beaucoup de manufacturiers font beaucoup pour contribuer aux associations locales, par exemple des associations de propriétaires de chalet, et participent de diverses manières aux efforts déployés dans leurs collectivités pour améliorer la sécurité et l'environnement. Je ne pourrais vous en donner des exemples précis, mais je me ferai un plaisir de poser la question aux membres et je suis certaine qu'ils seraient tout disposés à collaborer.

**La présidente :** D'après les propos que vous avez tenus, j'ai l'impression que vous approuvez les propositions de changement au règlement qui ont été récemment déposées par Transports Canada.

**Mme Anghel :** Oui. Évidemment, de nouvelles règles seront imposées aux utilisateurs, mais mon objectif en venant ici était de vous dire que bien des choses ont changé depuis environ huit ans, que nous appuyons catégoriquement tous les règlements proposés par Transports Canada et que nous allons travailler en collaboration avec le ministère pour lui venir en aide en fournissant toutes les données que nous possédons. J'ai également proposé à M. Santos-Pedro d'aider Transports Canada à communiquer avec certains de mes collègues aux États-Unis pour voir si nous pourrions utiliser les statistiques de la Garde côtière de ce pays sur les accidents. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour nous rendre utiles. Nous appuyons les efforts du ministère.

**La présidente :** Le gouvernement a publié le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments dans la *Gazette du Canada* en avril 2008. En quoi ce règlement influe-t-il sur l'utilisation d'une motomarine? Ce règlement répond-il aux mêmes préoccupations que le projet de loi S-221?

**Mme Anghel :** Je travaille depuis peu de temps à l'association. Toutefois, je peux dire, d'après les entretiens que j'ai eus avec les associations locales de commerçants du secteur un peu partout au Canada, que même si ce règlement pourrait poser certaines difficultés potentielles à court terme, les intervenants sont en faveur du règlement et ont hâte de le mettre en application. Nous ne sommes pas contre le règlement et nous n'essayons pas d'empêcher quiconque d'aller de l'avant.

**Le sénateur Oliver :** Je vous remercie pour votre exposé très complet. Avez-vous rencontré le sénateur Spivak pour discuter avec elle de son projet de loi et lui faire part de votre point de vue sur son projet de loi?



**Ms. Anghel:** I would have loved to have done that. It is generally my policy in work to do just that. Unfortunately, I have not done that because I have been with the association for only three months. Perhaps, had this allowed me more time to look at the details, then I might have been able to do that.

**Senator Oliver:** Even though you have only been with the association for three months, have you read the regulations that our chair just referenced that were put in the *Canada Gazette* in April of this year?

**Ms. Anghel:** I have gone through them at a more communications analysis level. I have communicated with our local marine trade associations and with the industry. Everyone is supportive and happy to work within those confines. There have been discussions.

**Senator Oliver:** In terms of Senator Spivak's Bill S-221 and her concern about safety of personal watercraft, is there anything that cries out for regulation that has not been covered off by the regulations from Transport Canada that were recently gazetted?

**Ms. Anghel:** I do not believe so, no.

**Senator Zimmer:** Even though you have been with NMMA for only three months and have not had the opportunity to meet with Senator Spivak, I am more honoured, privileged and humbled that you were able to meet with me this afternoon, and I thank you.

The Chair's question earlier leads to another area about personal watercraft. You indicated that the industry has developed new technology to respond to a throttle that is not engaged. When a car loses power, the power steering is lost and it is extremely difficult to steer. The NMMA has made great strides in not only those areas but also in the area of emissions, noise pollution and fuel pollution. They are starting to install muffler systems that virtually do not affect the horsepower or the brake horsepower but cut down on the noise pollution. My direction today is to continue in that vein because it will take away that complaint, which is extremely important.

You spoke in your report about the need to focus on education. Could you elaborate on that? We have untrained drivers but we also have the trained ones who break the rules and should be retrained. The key is in the operator. You indicated another word, "family." There seems to be a shift away from watercraft for the yahoos to the family-oriented watercraft, which is extremely important because they then police the yahoos. You are going in the right direction but could you elaborate on the focus of education that your association does?

**Ms. Anghel:** Certainly. Unfortunately, I have to refer again to what I have seen south of the border because they do a great job of collecting data and working collectively in the industry

**Mme Anghel:** J'aurais adoré le faire. En général, je me fais un devoir de procéder de cette façon. Malheureusement, je ne l'ai pas fait parce que je travaille à l'association depuis seulement trois mois. Peut-être que si j'avais eu plus de temps pour examiner cela en détail, j'aurais été en mesure de le faire.

**Le sénateur Oliver:** Même si vous n'êtes à l'association que depuis trois mois, avez-vous lu le règlement dont notre présidente vient de parler et qui a été publié dans la *Gazette du Canada* en avril de cette année?

**Mme Anghel:** J'en ai pris connaissance, plutôt au niveau de l'analyse et des communications. J'ai communiqué avec nos associations locales de commerçants et avec l'industrie. Tout le monde appuie l'initiative et se fera un plaisir de travailler dans ce cadre. Il y a eu des discussions.

**Le sénateur Oliver:** Au sujet du projet de loi S-221 du sénateur Spivak et de ses préoccupations quant à la sécurité des motomarines, y a-t-il un problème quelconque qui exige impérativement une réglementation et qui n'a pas été abordé dans le règlement de Transports Canada récemment publié?

**Mme Anghel:** Je ne le crois pas, non.

**Le sénateur Zimmer:** Même si vous n'êtes à l'association que depuis trois mois et n'avez pas eu l'occasion de rencontrer le sénateur Spivak, je suis honoré et privilégié que vous ayez été en mesure de venir me rencontrer cet après-midi, et je vous en remercie.

La question posée tout à l'heure par la présidente amène à en poser une autre sur les motomarines. Vous avez dit que l'industrie a mis au point une nouvelle technologie qui entre en jeu lorsque le moteur est au ralenti. Quand le moteur d'une voiture s'arrête, on perd la servo-direction et la voiture devient extrêmement difficile à diriger. L'ACMPN a fait de grands progrès non seulement à cet égard, mais aussi dans le domaine des émissions, de la pollution par le bruit et par les rejets de carburants. On commence à installer des silencieux qui ne réduisent quasiment pas la puissance ni le frein moteur, mais peuvent réduire la pollution sonore. La suggestion que je fais aujourd'hui est de continuer dans la même veine, parce que cela fera disparaître les plaintes, ce qui est extrêmement important.

Vous avez parlé dans votre rapport du besoin de mettre l'accent sur l'éducation. Pourriez-vous nous en dire plus là-dessus? Nous avons des conducteurs qui n'ont aucune formation, mais il y en a aussi qui ont reçu une formation et qui enfreignent néanmoins les règles et devraient donc retourner suivre le cours. La clé, c'est le conducteur. Vous avez aussi utilisé un autre mot, nommément la « famille ». On semble noter un changement de tendance parmi les usagers des motomarines; les abrutis semblent laisser la place aux familles, ce qui est extrêmement important parce que celles-ci peuvent alors encadrer les abrutis. Vous allez dans la bonne direction, mais pourriez-vous nous donner des détails sur les efforts déployés par votre association en matière d'éducation?

**Mme Anghel:** Certainement. Malheureusement, je dois encore une fois me reporter à ce que j'ai constaté au sud de la frontière, parce que les Américains font du bon travail pour ce qui est de

association. As a result of some of the mandatory education programs that our association in the U.S. has proposed, we have seen an average of 13 per cent decrease in accidents over the past five years. The education has been through safety courses and such things as mandatory wearing of life jackets; attaching the cut-off lanyard to the operator; and the minimum operator age of 16 years, which is the same as in Canada. All of those things have made a significant difference.

Basically, in 2006, for example, there were about 710 boating fatalities nation-wide in the United States, nearly three quarters of which occurred on boats where the operators had not taken a boating safety operator course. I propose that as an industry association, although we represent the manufacturers, but there is the subset that represents the personal watercraft of which we are very supportive. There needs to be a national campaign in Canada to educate the user. We encourage young drivers of Canada, and we have different requirements for getting a driver's licence in Canada. Although I represent the NMMA, I like to boat and go to cottages. I want to ensure that when my little girl grows up and is out there paddling in her boat offshore, there will not be someone out there who is not aware of the rules. Bombardier includes an operator manual with each of their products sold new. We need to work together to move beyond that so that everyone is aware of what they need to do when they are on personal watercrafts and in boats, generally.

**Senator Zimmer:** Thank you for presenting your position and that of the NMMA on this issue. It will be important to our hearings.

**Senator Merchant:** I was dismayed that the officials earlier did not have any statistics, given that you are able to get statistics. Is there one state in the U.S. that you look to as a leader in regulations and safety standards?

**Ms. Anghel:** Believe it or not, the state I am thinking of is also the one that has the largest number of boating accidents — Florida. They have stepped up and are now the model for all the educational programs. Obviously, their fatalities are much higher because 90 per cent of their state is surrounded by water. There is a heck of a lot of boating going on Florida, but they have done a great deal and, basically, now lead the way. Their registrations of accidents tracked have gone down significantly in the last five years that they have been doing mandatory enactment. They have laws that specifically outlined what you can do. There is mandatory boating safety education for all boaters, including PWC, under 22 years of age, which goes way beyond everything else. As well, they have to wear life jackets. The cut-off lanyard has to be attached to the operator and they cannot operate from half an hour after sunset to half an hour before sunrise. I have not

recueillir des données et de travailler collectivement au sein de l'association industrielle. À la suite des programmes d'éducation obligatoires que notre association a proposés aux États-Unis, on a constaté une baisse moyenne de 13 p. 100 du nombre d'accidents au cours des cinq dernières années. L'éducation prend la forme de cours abordant diverses questions de sécurité, notamment le port obligatoire du gilet de sauvetage, la nécessité d'attacher au conducteur le cordon servant à couper le moteur, et l'âge minimum de 16 ans pour conduire une motomarine, qui est le même qu'au Canada. Tout cela a fait une grande différence.

En 2006, par exemple, il y a eu aux États-Unis environ 710 décès dans des accidents de navigation de plaisance, dont près des trois quarts impliquaient des bateaux dont le conducteur n'avait pas suivi de cours de sécurité nautique. Je fais cette proposition à titre de porte-parole d'une association industrielle, même si nous représentons les manufacturiers, mais nous appuyons fermement les efforts du sous-groupe qui représente les motomarines. Il faut mener au Canada une campagne nationale de sensibilisation des usagers. Nous encourageons les jeunes conducteurs du Canada et nous avons des exigences différentes pour l'obtention d'un permis de conduire au Canada. Je représente l'ACMPN, mais j'aime bien faire du nautisme et séjourner dans des chalets. Je tiens à m'assurer que quand ma fillette grandira et qu'elle se baladera dans son bateau sur le lac, il n'y aura pas sur ce plan d'eau quelqu'un qui n'est pas au courant des règles. Bombardier inclut un manuel du conducteur avec chacun de ses produits vendus à l'état neuf. Nous devons travailler ensemble pour aller encore plus loin, afin que chacun sache ce qu'il doit faire quand il est à bord d'une motomarine ou de n'importe quelle embarcation.

**Le sénateur Zimmer :** Je vous remercie de nous avoir présenté votre position et celle de l'ACMPN sur ce sujet. Ce sera important pour nos délibérations.

**Le sénateur Merchant :** J'étais consterné que les fonctionnaires tout à l'heure n'aient aucune statistique, compte tenu que vous êtes en mesure d'en obtenir. Y a-t-il aux États-Unis un État que vous considérez comme le chef de file pour la réglementation et les normes de sécurité?

**Mme Anghel :** Croyez-le ou non, l'État auquel je pense est également celui qui compte le plus grand nombre d'accidents de navigation de plaisance : la Floride. Les Floridiens ont fait de grands efforts et sont maintenant le modèle pour tous les programmes d'éducation. Évidemment, on y compte beaucoup plus de décès parce que 90 p. 100 de l'État est entouré d'eau. Il y a énormément de navigation de plaisance en Floride, mais ils ont fait beaucoup d'efforts et sont essentiellement les chefs de file. Le nombre d'accidents a sensiblement baissé depuis cinq ans qu'ils ont imposé des règles obligatoires. La loi y précise exactement ce que l'on a le droit de faire. Tous les plaisanciers âgés de moins de 22 ans sont tenus de suivre un cours de sécurité nautique, y compris pour la conduite des motomarines, et ce cours est beaucoup plus étoffé que tout ce qui se fait ailleurs. De plus, le port du gilet de sauvetage est obligatoire. Le cordon servant à

looked into why this is the case but it is probably for visibility purposes and the inability to see other boats approaching.

Florida also has regulations on jumping wakes and waves, which many PWCs do.

**Senator Merchant:** Accidents have gone down but they still have a high number of them.

I am looking at the same chart that I pointed out earlier at the very back of the statistics you have given us. If I am reading it correctly, the age group of 46 to 55 have the highest number of accidents. We keep saying that it is not the yahoos any more, the 16-year-olds, but it seems to me that the old guys are having the accidents. When you say the ownership of such craft is moving to older people and families, how has that made the operation of this watercraft safer?

**Ms. Anghel:** I cannot speak to those statistics; they are OPP statistics. I take your point, and we can look at that from a different perspective. From what I have found, the market is getting older and it is safer, but it is a good point on the stats.

**Senator Merchant:** I do not understand how this does not show that. It shows 11 accidents for PWCs, 257 for power boats and 105 for kayaks. That is in total? It is not related to the number of boats. It is not a relative statistic?

**Ms. Anghel:** That is total.

**Senator Merchant:** I thought Senator Spivak said there were between 2 and 3 million, and they had said that there were 2 million?

**Ms. Anghel:** We did an industry study in 2006, and I believe that it is 2.9 million boats, and from 45,000 to 50,000 personal watercraft.

**Senator Merchant:** This is relative then. Thank you.

**Senator Comeau:** Madam Anghel, from having served three months in your position, I am quite impressed. I regret that Senator Spivak did not stay to listen to your presentation. She might have picked up some points and tried to pick up the points in order to rebut them. Unfortunately, she did not stay around.

**Ms. Anghel:** Lucky me, I guess.

**Senator Comeau:** Madam Anghel, the whole process of the passage of private bills in our parliamentary process is scary, and nowhere more so than in the Senate where a bill is introduced. For the most part, these usually go to second reading and committee without much fanfare. Here is where the scary part comes in. Once a bill reaches a committee, the Senate has accepted the bill in principle, which means that this bill, other than minor

couper le contact doit être attaché au conducteur et il est interdit de conduire entre une demi-heure après le coucher du soleil et une demi-heure avant le lever du soleil. Je n'ai pas vérifié la raison de cette règle, mais c'est probablement pour des raisons de visibilité, parce qu'on ne peut pas apercevoir d'autres embarcations qui s'approcheraient.

La Floride a aussi des règles régissant le saut de vague et de sillage, qui est courant pour les motomarines.

**Le sénateur Merchant :** Le nombre d'accidents a diminué, mais il y en a encore beaucoup.

J'ai sous les yeux le même graphique dont je parlais tout à l'heure et qui se trouve tout à la fin des statistiques que vous nous avez remises. Si je comprends bien, le groupe d'âge de 46 à 55 ans compte le plus grand nombre d'accidents. On ne cesse de dire que ce ne sont plus les abrutis, les ados de 16 ans qui sont en cause, mais il me semble que les types plus vieux ont aussi des accidents. Quand vous dites que ce sont surtout des gens plus âgés et des familles qui utilisent maintenant les motomarines, en quoi cela a-t-il rendu plus sûre leur utilisation?

**Mme Anghel :** Je ne peux pas vous parler de ces statistiques, qui sont celles de la Police provinciale de l'Ontario. Je comprends votre argument et nous pouvons voir cela sous divers angles. D'après ce que j'ai constaté, la clientèle vieillit et c'est devenu plus sûr, mais vous faites une observation statistique valable.

**Le sénateur Merchant :** Je ne comprends pas comment cela n'apparaît pas dans le graphique. On indique 11 accidents pour les motomarines, 257 pour les bateaux à moteur et 105 pour les kayaks. Est-ce le total? Ce n'est pas lié au nombre d'embarcations. Ce ne sont pas des statistiques relatives?

**Mme Anghel :** C'est le total.

**Le sénateur Merchant :** Je pensais que le sénateur Spivak avait dit qu'il y en avait entre deux et trois millions, et que les fonctionnaires avaient dit qu'il y en avait deux millions?

**Mme Anghel :** Nous avons fait une étude du secteur en 2006 et je crois qu'il y a 2,9 millions de bateaux et entre 45 000 et 55 000 motomarines.

**Le sénateur Merchant :** C'est donc relatif. Merci.

**Le sénateur Comeau :** Madame Anghel, pour quelqu'un qui occupe son poste depuis seulement trois mois, vous m'impressionnez beaucoup. Je regrette que le sénateur Spivak ne soit pas resté pour écouter votre exposé. Elle aurait peut-être tenté de réfuter certains arguments. Malheureusement, elle n'est pas restée.

**Mme Anghel :** Je suppose que c'est à mon avantage.

**Le sénateur Comeau :** Madame Anghel, tout le processus d'adoption de projets de loi privés dans notre processus parlementaire a de quoi faire peur, et c'est encore plus vrai quand un projet de loi est présenté au Sénat. Pour l'essentiel, de tels projets de loi sont habituellement adoptés en deuxième lecture et renvoyés au comité sans qu'on en fasse grand cas. Mais c'est là que l'affaire se corse. Quand un projet de loi est rendu au comité,



amendments, could become a bill that, after a few clause-by-clause considerations, will be sent off to third reading and off to the House of Commons.

This is scary, again, because many of our colleagues in the Senate and the chamber itself will depend on this committee advising them on this bill, and we will get back to the whole Senate and say, "Look, we passed this bill without amendment." Everyone in the Senate will say, "Great. Let us go and get this off."

The impression will be that we had seriously looked at this bill and, having gone through clause-by-clause consideration with no amendments, away we go, off to the House of Commons.

We may get into as much of a scary process there as is scary here. What I am suggesting here is: Are we doing our homework? We had Transport Canada officials who did a marvellous job in providing us advice tonight, and yourself as well. The Transport Canada officials indicated that there could be concerns. If we pass this bill and have not met with people with whom we should be meeting, for example, the provinces of Quebec, Ontario, Manitoba and Alberta, those groups may be extremely displeased if this bill becomes law. Nova Scotia is not listed there so it probably will not be much of a problem for me, but our colleagues from Quebec, Ontario, Manitoba and Alberta may want to consult with their provincial governments to see whether we should be proceeding with this legislation. What better way to do this than having these people in as witnesses? What do you think about that?

**Ms. Anghel:** I have contacted the local marine trade associations in those provinces. They are aware of the bill. It is my understanding from our discussions that they are not supportive of it, either. I will advise them of how things went here today and suggest that they contact their provincial governments and advise them of the process. I think it would be good idea, before this bill does receive third reading, that you review all you have heard here tonight and not necessarily, with all due respect, pass it for third reading just because first and second readings were agreed to in principle. I believe there is a lot of strong evidence here to have you put some time into the details. Even using Senator Spivak's words, she congratulates Transport Canada, and perhaps it is a matter of ships passing in the night between the time that the bill has appeared, come before us here tonight, versus the regulations passing on April 30. That might be a reason to collectively decide, or individually decide, not to be in favour of it.

c'est que le Sénat l'a adopté en principe, ce qui veut dire que ce projet de loi, sous réserve d'amendements mineurs, et après une brève discussion à l'occasion de l'étude article par article, pourrait être renvoyé au Sénat pour la troisième lecture et ensuite à la Chambre des communes.

Cela fait peur, je le répète, parce que bon nombre de nos collègues au Sénat et à la Chambre vont se fier au comité pour les conseiller sur ce projet de loi. Ainsi, nous pourrions dire à l'ensemble des sénateurs : « Écoutez, nous avons adopté ce projet de loi sans amendement ». Tout le monde au Sénat dira : « Très bien. Adoptons-le sans plus tarder ».

On aura l'impression que nous avons étudié sérieusement ce projet de loi et, après avoir passé en revue le projet de loi article par article sans y apporter aucun amendement, voilà, nous sommes prêts à renvoyer le tout à la Chambre des communes.

Or le processus suivi à l'autre endroit peut être tout aussi effrayant que le nôtre. Voici où je veux en venir : Avons-nous fait nos devoirs? Nous avons entendu des fonctionnaires de Transports Canada qui ont fait de l'excellent travail en nous donnant des conseils ce soir, et vous-même également. Et les fonctionnaires de Transports Canada ont dit qu'il pourrait y avoir des préoccupations. Si nous adoptons ce projet de loi sans avoir rencontré des gens que nous aurions dû rencontrer, par exemple les représentants des provinces de Québec, de l'Ontario, du Manitoba et de l'Alberta, ces groupes pourraient être extrêmement mécontents si le projet de loi devient loi et entre en vigueur. La Nouvelle-Écosse n'est pas sur la liste et ce ne sera donc probablement pas tellement problématique pour moi, mais nos collègues du Québec, de l'Ontario, du Manitoba et de l'Alberta voudraient peut-être consulter leurs gouvernements provinciaux pour voir s'il y a lieu d'aller de l'avant et d'adopter ce projet de loi. Quel meilleur moyen de le faire que de faire venir ces gens-là comme témoins? Qu'en pensez-vous?

**Mme Anghel :** J'ai communiqué avec les associations commerciales nautiques de ces provinces. Elles sont au courant du projet de loi. Il ressort de nos discussions qu'elles n'appuient pas non plus le projet de loi. Je vais les mettre au courant de ce qui s'est passé ici et leur suggérer de communiquer avec leur gouvernement provincial respectif pour le tenir au courant. Je pense que ce serait une bonne idée, avant que ce projet de loi ne reçoive la troisième lecture, que vous passiez en revue tout ce que vous avez entendu ici ce soir et que vous ne l'adoptiez pas nécessairement en troisième lecture, sauf votre respect, simplement parce qu'on en a accepté le principe en première et en deuxième lectures. Je pense qu'il y a une base suffisamment solide pour vous inciter à consacrer un certain temps à une étude détaillée. Le sénateur Spivak a elle-même félicité Transports Canada et l'on peut peut-être résumer l'affaire en disant que des navires sont passés pendant la nuit, entre le moment où le projet de loi a été présenté pour la première fois et son étude ici ce soir, puisque le règlement a été adopté le 30 avril. Cela pourrait être une raison de décider collectivement ou individuellement de ne pas se prononcer en faveur du projet de loi.

**Senator Comeau:** You will probably consult with some of your contacts, and it would probably be a good idea for us to consult with the provinces in question.

Obviously, this bill would intrude into a regulatory process which is now between Transport Canada and the provinces, and we would throw interference into that process if this bill were to go through.

**Ms. Anghel:** If you are all willing and have the time, I would urge you, and really appreciate it if you would speak with some local or provincial groups.

**Senator Comeau:** I am concerned that there is another group we seem to be ignoring in all of this. You represent the manufacturers in both the U.S. and Canada, of course, but there is a whole group in here that probably does not have a voice, and these are the retailers out there. I am thinking of the small mom-and-pop operations in thousands of our rural communities across Canada, not only rural but towns and cities as well. There are small operations that sell, for example, motorcycles, chainsaws, personal watercraft, and they deal with their group of local customers. These people are small. They are struggling, and the economy is probably not where it should be right now, and this bill will impact these people, will it not?

**Ms. Anghel:** I got sidetracked. In my presentation, I spoke about the economic impact our industry has in Canada on manufacturing. In addition to that, the \$26 billion I speak of includes retail and tourism. It includes marina operators, the local guy up in Parry Sound, Ontario, who is building two nice wooden boats every year for a niche market on in Muskoka, whatever the case may be. Yes, by virtue of mentioning that economic impact, I should have also provided for the fact that you are the voice for your constituents across Canada, and we should keep in mind that those folks are in tough economic times right now. In addition to all the important safety and environmental issues I have outlined, we need to also consider their economic stability and ability to continue to do business in Canada in today's market.

**Senator Comeau:** I am hard on my riding mowers — I should be more careful; I bump into things and so on — so I have to go see my local retailer, but he also has motorcycles, personal watercraft, four-wheeled machines — what do you call them?

**Ms. Anghel:** Four runners, ATVs.

**Senator Comeau:** These are people who are also of concern to me. I do not find that they have been included. They have been completely left out of the dialogue on this matter, and this is a group we should be consulting.

Do they have an organized voice out there?

**Le sénateur Comeau :** Vous consulterez probablement certains de vos contacts et ce serait probablement une bonne idée que nous consultations les provinces en question.

Manifestement, ce projet de loi interviendrait dans un processus réglementaire qui se passe maintenant entre Transports Canada et les provinces; si nous l'adoptions, nous ferions de l'ingérence dans ce processus.

**Mme Anghel :** Si vous en avez le temps et êtes disposés à le faire, je vous incite tous à vous entretenir avec des groupes locaux ou provinciaux et je vous serais vraiment reconnaissante de le faire.

**Le sénateur Comeau :** Ce qui m'inquiète, c'est qu'il y a un autre groupe que nous semblons oublier dans tout cela. Vous représentez les manufacturiers à la fois aux États-Unis et au Canada, évidemment, mais il y a tout un groupe qui n'a probablement pas voix au chapitre, je veux parler des détaillants. Je songe aux petits commerces familiaux dans des milliers de localités rurales aux quatre coins du Canada, non seulement rural, mais aussi des villes et même de grandes villes. Ce sont de petits commerces qui vendent par exemples des motocyclettes, des tronçonneuses, des motomarines, et ils ont leur clientèle locale. Ce sont de petites entreprises. Elles éprouvent des difficultés et l'économie n'est probablement pas ce qu'elle devrait être à l'heure actuelle; or ce projet de loi aura une incidence sur ces gens-là, n'est-ce pas?

**Mme Anghel :** Je me suis éloignée de mon sujet. Dans mon exposé, j'ai parlé de l'incidence économique de notre secteur sur l'industrie manufacturière au Canada. En outre, les 26 milliards de dollars dont j'ai parlé englobent les ventes au détail et le tourisme. Cela comprend les exploitants de marinas, l'entrepreneur local de Parry Sound, en Ontario, qui construit chaque année deux beaux bateaux de bois pour des clients dans les Muskokas, à titre d'exemple. Oui, quand j'ai mentionné l'incidence économique, j'aurais dû rappeler aussi que vous êtes la voix de vos commettants un peu partout au Canada et nous ne devons pas perdre de vue que ces gens-là traversent actuellement une période difficile sur le plan économique. En plus de toutes les importantes questions que j'ai énumérées en matière de sécurité et d'environnement, nous devons aussi tenir compte de la stabilité économique et de leur capacité de continuer de faire des affaires dans le marché canadien d'aujourd'hui.

**Le sénateur Comeau :** Je suis dur pour mes tondeuses à gazon — je devrais faire plus attention, je ne cesse de frapper des roches, et je dois donc aller voir mon détaillant local. Or celui-ci vend aussi des motocyclettes, des motomarines, des machines à quatre roues — comment les appelle-t-on encore?

**Mme Anghel :** Des quatre roues, ou encore des VTT.

**Le sénateur Comeau :** Ces gens-là me préoccupent également. Je constate qu'ils n'ont pas été inclus. Ils ont été complètement laissés de côté dans le débat sur cette affaire et c'est un groupe que nous devrions consulter.

Ont-ils une organisation qui les représente?

**Ms. Anghel:** The marine trade, being dealers across Canada, have a voice through their local marine trade association; so there is an active group in British Columbia, Quebec, Ontario and Nova Scotia, or Atlantic Canada overall.

**Senator Comeau:** This might be another group that we might want to consult.

**Ms. Anghel:** I have generally communicated the details and they know I am here this evening in principle. However, I think it would be wise. Again, folks get very busy and I am here speaking on behalf of everyone, but it might be a good idea to ask. I would be happy to provide contact information to the entire committee of my counterparts at the provincial level.

**Senator Comeau:** There also is nothing stopping us, as individual senators, when we go back to our individual communities to visit these people and say, "What are your thoughts on this? Should we be bringing in this bill?" — and provide some of the provisions of the bill. There would be nothing wrong with us doing that as individual senators.

Again, I come back to the scary scenario of how our colleagues in the chamber, once we come back with this bill for third reading, will be depending on us. I suppose if we come back with the bill saying, "Okay, we have gone through it clause by clause, away we go, deal with it now," and Senator Spivak and I do a little speech and the bill goes off to the House of Commons, it is important for us to be able to do that prior to probably bringing this bill back into the house.

**Ms. Anghel:** I agree. The bill has a significant impact economically. There are changes that need to be accounted for, so I would urge you to do that, and I appreciate your comments. I did not want to be so bold as to suggest that there was more consultation required.

**Senator Comeau:** I will be bold and say it. There is consultation that needs to be done here, and I am saying it loudly.

**The Chair:** Are there any other questions, senators? No?

Thank you very much, Ms. Anghel. As you see, we still have a lot of discussion on this issue. The process is not over yet.

Senators, we will try to meet next week at 3:45 p.m. next Tuesday — we still have to check with our two whips — at Room 257 in the East Block, and the minister will meet with us on Bill C-23. We will need to talk to both whips and see if it is acceptable to both of them and we will send you a notice of meeting as soon as possible.

The committee adjourned.

**Mme Anghel :** Les commerçants nautiques d'un bout à l'autre du Canada sont représentés par leur association locale de détaillants du secteur nautique: je sais qu'il y a notamment un groupe actif en Colombie-Britannique, au Québec, en Ontario et en Nouvelle-Écosse, ou dans l'ensemble du Canada de l'Atlantique.

**Le sénateur Comeau :** Ce pourrait être un autre groupe que nous pourrions consulter.

**Mme Anghel :** Je leur ai communiqué les grandes lignes du dossier et ils savent, en principe, que je suis ici ce soir. Cependant, je pense que ce serait sage. Les gens sont évidemment très occupés et je parle ici au nom de tous, mais ce pourrait être une bonne idée d'aller leur poser la question. Je me ferai un plaisir de fournir à tous les membres du comité les coordonnées de mes homologues au niveau provincial.

**Le sénateur Comeau :** Par ailleurs, rien n'empêche chacun d'entre nous, individuellement, à titre de sénateurs, d'aller visiter ces gens-là dans nos localités respectives et de leur dire : « Que pensez-vous de cette mesure? Devrions-nous adopter ce projet de loi? » Nous pourrions leur expliquer les dispositions du projet de loi. Il n'y aurait rien de mal à ce que nous fassions cela, chacun de notre côté, à titre de sénateurs.

J'en reviens encore une fois au scénario effrayant que je décrivais tout à l'heure, c'est-à-dire que nos collègues du Sénat, quand nous reviendrons présenter ce projet de loi en troisième lecture, vont dépendre de nous. Je suppose que si nous leur présentons le projet de loi en disant « Très bien, nous avons examiné cela article par article, tout va bien, allons-y », et si le sénateur Spivak et moi-même prononçons un petit discours et que le projet de loi est renvoyé à la Chambre des communes, il est important que nous puissions faire cela avant de renvoyer le projet de loi à la Chambre.

**Mme Anghel :** J'en conviens. Ce projet de loi a une grande incidence économique. Il y a des changements dont il faut tenir compte et je vous exhorte à le faire et je vous suis reconnaissante de vos observations. Je n'osais pas dire qu'il fallait faire davantage de consultations.

**Le sénateur Comeau :** Eh bien moi, j'ose le dire. Il faut faire des consultations dans ce dossier, je le dis haut et fort.

**La présidente :** Y a-t-il d'autres questions, sénateurs? Non?

Merci beaucoup, madame Anghel. Comme vous le voyez, nous avons encore beaucoup de discussions sur cette question. Le processus n'est pas terminé.

Sénateurs, nous allons essayer de nous réunir la semaine prochaine à 15 h 45 mardi — nous devons toutefois vérifier auprès de nos deux whips — dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, et le ministre va venir nous rencontrer au sujet du projet de loi C-23. Nous devons consulter les deux whips pour vérifier que c'est acceptable pour eux et nous vous enverrons dans les plus brefs délais un avis de convocation.

La séance est levée.



OTTAWA, Tuesday, June 3, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-23, An Act to amend the Canada Marine Act, the Canada Transportation Act, the Pilotage Act and other acts in consequence, met this day at 3:45 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** We are here today to study Bill C-23.

[*Translation*]

We are pleased to welcome the Honourable Lawrence Cannon, Minister of Transport, Infrastructure and Communities. We are very happy to have you here, Mr. Minister. We are very fond of your parliamentary secretary, but we like it when a minister comes to defend his bill.

Welcome to the committee. You have a presentation to make and then senators can ask their questions.

**The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities:** Thank you, Madam Chair. I am always pleased to appear before Senate committees. This is the first time I have an opportunity to appear before your committee and I am happy to be here to discuss Bill C-23.

Madam Chair, this is a bill that would make much needed and long overdue improvements to the Canada Marine Act.

It would introduce flexibilities and strengthen the operating framework for Canada Port Authorities. It is important not only to the Canadian marine industry but also pretty critical to the economy of this country.

[*English*]

Today I have with me, from the department, Janet Kavanagh, Director, Ports Policy; and Philippe de Grandpré, legal counsel.

Before I begin speaking about Bill C-23, I would like to like a few minutes to acknowledge the important work of this committee on a related marine initiative: the recent work on the potential future of containerized freight traffic in Canada.

I spoke to this committee back in October 2006 at the outset of this important project. Since then, you have covered a tremendous amount of ground, visited various ports, held in excess of 30 sessions, and heard from a diverse range of witnesses including officials from Canada Port Authorities. I would like to thank the committee for the work you have done on this increasingly important issue. I am certain that you are now very well informed on the importance of Canada's ports to the local communities, cities, provinces and, of course, the country.

OTTAWA, le mardi 3 juin 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et communications, qui a été saisi du projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 15 h 45 pour examiner le projet de loi.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente :** Nous sommes ici aujourd'hui pour étudier le projet de loi C-23.

[*Français*]

Nous avons le plaisir de recevoir l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Il nous fait plaisir de vous recevoir monsieur le ministre. Nous aimons bien votre secrétaire parlementaire, mais nous aimons que le ministre vienne défendre son projet de loi.

Bienvenue au comité, vous aurez une présentation à faire et ensuite les sénateurs pourront poser leurs questions.

**L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités :** Merci Madame la présidente, cela me fait toujours plaisir de comparaître aux comités du Sénat. C'est la première fois que j'ai la chance de comparaître à votre comité et je suis heureux d'être ici pour parler du projet de loi C-23.

Il s'agit, Madame la présidente, d'un projet de loi qui permettra d'apporter des améliorations indispensables et, depuis longtemps, nécessaires à la Loi maritime du Canada.

Il mettra en place des assouplissements et renforcera le cadre d'exploitation pour les administrations portuaires canadiennes. Il est important non seulement pour l'industrie maritime du Canada, mais aussi pour l'économie de notre pays.

[*Traduction*]

Aujourd'hui, je suis accompagnée de Janet Kavanagh, directrice, Politique des ports; et de Philippe de Grandpré, conseiller juridique.

Avant de commencer à parler du projet de loi C-23, j'aimerais prendre quelques minutes pour souligner l'important travail qu'a fait ce comité sur une initiative maritime connexe : l'étude récente sur l'avenir potentiel du trafic du fret conteneurisé au Canada.

J'ai parlé devant ce comité en octobre 2006, au début de cet important projet. Depuis lors, vous avez couvert énormément de terrain, visité divers ports, tenu plus de 30 séances, et entendu une gamme diversifiée de témoins, dont des représentants d'administrations portuaires du Canada. Je tiens à remercier le Comité pour le travail qu'il a fait sur ce sujet qui revêt une importance de plus en plus grande. Je suis certain que vous êtes maintenant très bien renseignés sur l'importance des ports du Canada pour les collectivités locales, les villes, les provinces et, bien entendu, le pays.

*[Translation]*

I understand that at times during this process you heard testimony related to the proposed amendments to the Canada Marine Act, the precise reason for my being here today. For example, Mr. Dominic Taddeo, the past President and Chief Executive Officer, Port of Montreal, stated during his appearance before you, and I quote:

The Canada Marine Act limits us as to how we can invest the monies generated from our profits. It is safe and secure, but we are not taking full advantage of that commercial aspect.

This is a view that we have heard repeatedly over the years from many of the Port Authorities.

The Canada Marine Act as it stands today is not sufficiently flexible to allow these ports to maximize opportunities and undertake strategic investments in a timely manner.

*[English]*

Ms. Oldfield, Halifax Port Authority, has stated with respect to the Canada Marine Act that, "As we all know, the act is currently undergoing some amendments. We view those to be very positive amendments." She stated further that Bill C-23 "will be a very positive move forward for us and for all ports. From our perspective, we are in a position where we need to increase our borrowing limits."

Bill C-23 has the undisputed support of the marine industry. The House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities heard widespread industry backing from the membership of the Association of Canadian Port Authorities, the Shipping Federation of Canada and the Chamber of Maritime Commerce. Labour has also endorsed these amendments.

Bob Wilds, Managing Director, Greater Vancouver Gateway Council, highlighted the need for regulatory stability, stating:

Recommendations for amendments to the Canada Marine Act have been outstanding for extended periods of time, and the industry remains uncertain as to what, if any, amendments will be implemented. This uncertainty negatively impacts decisions about capital investments.

*[Translation]*

All that to say, you have heard repeatedly that Bill C-23 is needed and it is needed now. Canada Port Authorities have been waiting many years for these amendments and further delays will render further missed opportunities, not only for the marine industry but also for the Government of Canada.

*[Français]*

Je crois comprendre, qu'à certains moments de ce processus, vous avez entendu des témoignages relatifs aux modifications proposées par la Loi maritime du Canada, raison précise de ma présence parmi vous. Par exemple, M. Dominic Taddeo, ancien président et chef de la direction du port de Montréal a déclaré lors de sa comparution devant vous et je le cite :

La loi maritime du Canada nous impose des limites quant à la façon d'investir les profits. C'est un médium sécuritaire, mais nous ne profitons pas pleinement de cet aspect commercial.

Il s'agit d'un point de vue que nous avons entendu de nombreuses fois au fil du temps de la part des administrations portuaires.

La Loi maritime du Canada, telle qu'elle est aujourd'hui, n'est pas assez flexible pour permettre à ses ports de maximiser les possibilités et d'entendre les investissements stratégiques en temps utile.

*[Traduction]*

Mme Oldfield, de l'administration portuaire d'Halifax, a déclaré, au sujet de la Loi maritime du Canada, et je cite une traduction libre, « Comme nous le savons tous, la LMC fait actuellement l'objet de certaines modifications. Nous les considérons comme très positives ». Elle dit plus tard que le projet de loi C-23 sera « un pas très positif en avant pour nous et pour tous les ports. De notre point de vue, nous sommes dans une position où nous devons accroître nos limites d'emprunt ».

Le projet de loi C-23 reçoit l'appui sans réserve du secteur maritime. Le Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports, l'infrastructure et les collectivités a reçu des témoignages d'un vaste soutien des membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes, de la Fédération maritime du Canada, et de la Chambre de commerce maritime. Les syndicats appuient également ces modifications.

Bob Wilds, directeur général du Greater Vancouver Gateway Council, a souligné la nécessité d'instaurer la stabilité sur le plan réglementaire, en déclarant, et je cite une traduction libre :

Les recommandations de modifications à la Loi maritime du Canada sont en suspens depuis un certain temps, et l'industrie vit dans l'incertitude quant aux modifications qui seront mises en œuvre, s'il y en a. Cette incertitude a une incidence négative sur les décisions relatives aux dépenses d'investissement.

*[Français]*

Tout cela pour dire que vous avez entendu à maintes reprises que nous avons besoin du projet de loi C-23 et que nous en avons besoin maintenant. Les administrations portuaires canadiennes attendent ces modifications depuis de nombreuses années et d'autres retards ne feraient qu'ajouter au nombre d'occasions manquées, non seulement pour l'industrie maritime, mais aussi pour le gouvernement du Canada.

We are all cognizant of the projected growth in trade with the Asia-Pacific region. Canada's two-way trade with China reached \$42 billion in 2006, with imports increasing fivefold over the last decade at \$34.5 billion in 2006, and exports to China at \$7.7 billion in 2006.

We have seen the result of this significant increase in trade levels stretching and straining Canada's west coast infrastructure, and the implications are being felt across the country. It is not difficult to see that the passage of this bill is key to the success of the government's ongoing efforts to strengthen Canada's global competitiveness through the various corridor and gateway initiatives. Marine transportation, and more specifically the Canada Port Authorities themselves, are integral to each of Canada's three gateway strategies.

Let me list them: the Asia Pacific Gateway and Corridor Initiative, the Ontario-Quebec Continental Gateway and Trade Corridor, and the Atlantic Gateway Initiative. We need to provide the right framework for Canada's marine ports to be key players in a highly competitive industry.

[English]

The origin of Bill C-23 dates back to the results of a statutory review process undertaken in 2002 that subsequently led to the introduction of Bill C-61 in 2005 by my predecessor and the previous Liberal government. That bill died on the Order Paper with the dissolution of Parliament. Bill C-23 reflects not only those original and extensive consultations but also more recent stakeholder consultations. It also takes into consideration the changed global trade environment. In essence, Bill C-23 is the culmination of many years of consultation and much hard work by both Transport Canada officials and industry representatives.

I will now take a few minutes of senators' time to briefly articulate some of the key provisions contained in the bill. Bill C-23 would allow Canada Port Authorities to apply for three strategic categories of contribution funding: infrastructure, environmental sustainability and security measures. Today, unlike other transportation entities, Canada Port Authorities are prohibited from accessing these funds. This means neither the creation of a new funding program nor that Canada Port Authorities would automatically receive funding. Rather, it would allow Canada Port Authorities to be considered in the process along with other transportation bodies. They, like all other funding applicants, would need to meet the established criteria and conditions specific to each program.

Nous connaissons tous la croissance prévue du commerce avec la région de l'Asie-Pacifique. Le commerce bilatéral du Canada avec la Chine a atteint 42 milliards de dollars en 2006. Les importations ont quintuplé au cours de la dernière décennie pour un montant de 34,5 milliards de dollars en 2006 et les exportations vers la Chine sont maintenant de 7,7 milliards de dollars en 2006.

Nous avons vu que les résultats de cette augmentation du commerce met à l'épreuve l'infrastructure de la côte ouest du Canada et que les répercussions en sont ressenties dans l'ensemble du pays. Il n'est pas difficile de voir que l'adoption de ce projet de loi est la clé du succès des efforts permanents du gouvernement pour renforcer la compétitivité globale du Canada par l'entremise des différentes initiatives des corridors et des portes d'entrée. Le transport maritime est et plus précisément les administrations portuaires font partie intégrante de chacune des trois stratégies de portes d'entrée du Canada.

Je les énumère : l'initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, de la porte continentale, le corridor de commerce Ontario-Québec et l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique. Nous devons fournir le bon cadre aux ports maritimes du Canada pour qu'ils soient des joueurs clés dans une industrie très compétitive.

[Traduction]

L'origine du projet de loi C-23 remonte aux résultats d'un examen réglementaire entrepris en 2002 qui, par la suite, a donné lieu au dépôt du projet de loi C-61 en 2005 par mon prédécesseur et le gouvernement libéral de l'époque. Ce projet de loi est mort au *Feuilleton* quand le Parlement a été dissous. Le projet de loi C-23 est le fruit non seulement des vastes consultations originales, mais aussi des consultations plus récentes des intervenants. Il tient aussi compte du changement de la conjoncture commerciale mondiale. En fait, le projet de loi C-23 est l'aboutissement de nombreuses années de consultation et d'énormément de travail accompli par les représentants de Transports Canada et de l'industrie.

Je prendrai maintenant quelques minutes de votre temps pour exposer brièvement certaines dispositions clés que renferme le projet de loi. Ce projet de loi permettrait aux administrations portuaires du Canada de faire une demande pour trois catégories stratégiques de financement : l'infrastructure, l'environnement durable et les mesures de sécurité. De nos jours, contrairement à d'autres organismes de transport, les administrations portuaires du Canada ne peuvent accéder à ces fonds. Ceci ne signifie pas la création d'un nouveau programme de financement, ni que les administrations portuaires du Canada recevraient automatiquement des fonds. Le projet de loi permettrait aux administrations portuaires du Canada d'être prises en compte dans le processus au même titre que d'autres organismes de transport. Elles devront, comme tous les autres demandeurs de financement, satisfaire aux critères et conditions établis qui sont propres à chaque programme.



*[Translation]*

I have already briefly touched upon the introduction of a commercial borrowing regime in the context of the comments of Mr. Dominic Taddeo, past President and Chief Executive Officer, Port of Montreal.

Bill C-23 would introduce a tiered approach that would permit larger Canada Port Authorities — those with \$25 million in operating revenues for three consecutive years — to move to a commercially based borrowing regime. In this regime, there would be no fixed limit, rather these Canada Port Authorities would have their borrowing capacity determined by the private sector provided their borrowings are consistent with the new borrowing code established in their letters patent. It should be noted that this increased borrowing flexibility is also paired with enhanced accountability requirements.

*[English]*

The proposed legislation includes provisions that would allow a consistent approach to facilitate any potential future amalgamations of Canada Port Authorities. We learned lessons during the recent amalgamation of three port authorities in the Lower Mainland of British Columbia. For example, these amendments would create transitional measures with respect to fees, would facilitate name changes and changes to the make-up of the board of directors, and would add express regulation-making authority.

Bill C-23 includes some important governance-related amendments that would result in a more stable operating framework for Canada Port Authorities. These amendments, among other things, would increase the number of renewable terms for directors resulting in a total possible tenure of three terms of three years and also would allow incumbent directors to remain in office until renewed or a new appointment were made for a maximum tenure of nine years. These changes are particularly important for the smaller port authorities, given that remote areas have fewer candidates with the appropriate skills and qualifications to be considered for appointment as director.

The last amendment I will speak to is the introduction of an administrative monetary penalty regime that would make the enforcement of minor violations easier to manage by providing an alternative to court proceedings in the case of noncompliance with regulatory issues.

*[Translation]*

As I mentioned earlier, Canada Port Authorities have waited patiently for these improvements to be made to the legislative framework governing ports. I am proud of this bill and the support it has received. Thank you for your attention.

*[Français]*

J'ai parlé brièvement de la mise sur pied d'un régime commercial d'emprunt dans le contexte des commentaires de M. Dominic Taddeo, ancien président et chef de la direction du port de Montréal.

Le projet de loi C-23 mettrait en œuvre une approche qui permettrait aux plus grandes administrations portuaires canadiennes, celles ayant 25 milliards de dollars de revenu de passer à un régime d'emprunt commercial. Dans ce régime, aucune limite ne serait fixée, la capacité d'emprunt de ces organisations ou de ces administrations portuaires canadiennes serait plutôt déterminée par le secteur privé pourvu que leurs emprunts soient conformes à un nouveau code d'emprunt établi dans leurs lettres patentes. Il doit être noté que cette augmentation de la flexibilité d'emprunt est aussi jumelée à l'amélioration des exigences de responsabilisation.

*[Traduction]*

Le projet de loi comporte des dispositions qui permettraient d'adopter une approche uniforme pour faciliter toute fusion potentielle des administrations portuaires canadiennes. Nous avons retenu les enseignements de la fusion récente de trois administrations portuaires des basses-terres continentales de la Colombie-Britannique. Par exemple, ces modifications créeraient des mesures transitoires relativement aux droits, faciliteraient les changements de nom et de la composition des conseils d'administration, et ajouteraient un pouvoir de réglementation express.

Le projet de loi C-23 comprend des modifications importantes concernant la gestion, qui auraient pour résultat un cadre d'exploitation plus stable pour les administrations portuaires. Ces modifications pourraient, entre autres, augmenter le nombre de mandats renouvelables pour les administrateurs, ce qui pourrait signifier un total possible de trois mandats de trois ans et permettrait aussi aux administrateurs sortants de rester en fonction jusqu'à ce que leur mandat soit renouvelé ou qu'il y ait une nouvelle nomination, pour un maximum de neuf ans. Ces changements sont particulièrement importants pour les plus petites administrations portuaires, compte tenu du fait que les régions isolées ont moins de candidats dotés des compétences appropriées pour que leur candidature au poste d'administrateur puisse être admissible.

La dernière modification dont je parlerai est l'introduction d'un régime de sanctions administratives pécuniaires qui faciliterait le traitement des infractions mineures en offrant une solution de rechange aux instances judiciaires dans le cas des infractions à la réglementation.

*[Français]*

Comme je l'ai mentionné plus tôt, les administrations portuaires canadiennes ont attendu patiemment que des améliorations soient apportées au cadre législatif régissant les ports. Je suis fier de ce projet de loi et de l'appui qu'il a suscité. Je vous remercie de votre attention.

**The Chair:** Thank you, minister. I know that the legislative amendments contained in this bill have been awaited for a long time by members of Canada's marine industry and the question that comes to my mind is why did you wait so long before tabling them? I will not ask that question. However, if you want to answer me, you could do so.

Bill C-23 is in response to the recommendations of the 2003 report of the task force on the Canada Marine Act.

You certainly set aside recommendations that were contained in the report in Bill C-23. I will give you two examples: having the possibility of issuing tax-free bonds and paying an allowance established not on the basis of their gross income, but their net income.

Would there be another bill in the future that might contain the recommendations that were set aside?

**Mr. Cannon:** I will resist the temptation to answer your first question. Indeed, as you have noted, there have been a number of recommendations and observations formulated on the specific reasoning regarding the implementation of some recommendations. I will ask Ms. Kavanagh or Mr. de Grandpré to verify these things, but perhaps Ms. Kavanagh could provide you with the appropriate response.

[English]

**Janet Kavanagh, Director Port Policy, Transport Canada:** Yes, the Canada Marine Act review panel did make a series of recommendations, some of which are more closely reflected in the proposals before the committee. The tax exemption attempts to model the U.S. situation: American port authorities operate under quite a different governance structure than Canadian port authorities do and they have an ability to issue tax exempt bonds. There was not much support across a wide breadth of industry for that kind of significant change having to do with the governance structure. We have reports as opposed to the governance structure that the U.S. has for their ports. U.S. ports are often municipal entities as opposed to federal entities.

We worked closely with port authorities with respect to the net income to try to develop another regime. Currently, they pay a gross revenue charge based on their gross revenues as opposed to their net income. Following fairly extensive consultations one on one with individual port authorities and their CMA subcommittee, there was no easily recommended proposal that was as even-handed, easy to implement and relatively easy to audit and evaluate.

When you move into net income, there was a feeling there is more opportunity to reduce that number with respect to what that final number would be upon which we would base the stipend paid to government. We did do a fair amount of examination of that issue. We tried various models and consulted with the port authorities, but the port authorities were not able to come forward with a new regime they were all able to agree upon.

**La présidente :** Merci, Monsieur le ministre. Je sais que les modifications législatives contenues dans le projet de loi sont attendues depuis longtemps par les membres de l'industrie maritime canadienne et la question qui me vient à l'esprit c'est pourquoi avoir attendu si longtemps avant de les déposer? Mais je ne poserai pas cette question. Toutefois, si vous voulez me répondre, vous pouvez le faire.

Le projet de loi C-23 fait suite aux recommandations du rapport de 2003 du groupe d'étude de la Loi maritime du Canada.

Vous avez certainement laissé de côté des recommandations qui étaient contenues dans le rapport dans le cadre du projet de loi C-23. Je donne deux exemples : avoir la possibilité d'émettre des obligations exemptes d'impôt et payer une allocation établie à partir non pas de leurs revenus bruts, mais de leurs revenus nets.

Est-ce qu'un autre projet de loi à venir pourrait contenir les recommandations qui ont été laissées de côté?

**M. Cannon :** Je vais résister à la tentation de répondre à votre première question. Effectivement, il y a eu, comme vous l'avez constaté, un certain nombre de recommandations et des observations qui ont été formulées sur le raisonnement spécifique à l'égard de la rétention d'une recommandation ou d'une autre. Je vais demander à Madame Kavanagh ou à Monsieur de Grandpré de vérifier ces choses, mais peut-être que Madame Kavanagh pourra fournir les réponses appropriées.

[Traduction]

**Janet Kavanagh, directrice, Politique des ports, Transports Canada :** Oui, le comité d'examen de la Loi maritime du Canada a bien fait une série de recommandations, dont certaines sont plus fidèlement reprises dans les propositions qu'examine le Comité. L'exonération fiscale s'efforce de suivre le modèle américain : les administrations portuaires américaines ont une structure de gouvernance très différente de celles des administrations portuaires canadiennes et elles ont la possibilité d'émettre des obligations exemptes d'impôt. Ce genre de changement radical de la structure de gouvernance n'a pas joui d'un vaste soutien de l'industrie. Nous avons des rapports qui sont tout aussi opposés à la structure de gouvernance que les États-Unis en avaient eu pour leurs ports. Les ports américains sont souvent des entités municipales plutôt que fédérales.

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les administrations portuaires en ce qui a trait au revenu net, dans l'optique de concevoir un autre régime. Actuellement, ils paient des frais sur le revenu brut plutôt que sur le revenu net. Il n'est ressorti des consultations assez poussées d'administrations portuaires individuelles et de leur sous-comité des MEC aucune proposition facile à recommander qui soit aussi impartiale, facile à exécuter et relativement facile à vérifier et évaluer.

Pour ce qui est du revenu net, on estimait qu'il y a plus de possibilités de réduire ce chiffre final sur lequel serait fondé le calcul de la part versée au gouvernement. Nous avons fait un examen assez poussé de cette question. Nous avons essayé plusieurs modèles et consulté les administrations portuaires, mais celles-ci n'ont pas pu s'entendre sur un nouveau régime à proposer.

**The Chair:** You are not thinking of any other legislation at the present time?

**Ms. Kavanagh:** Not at this time, no.

[Translation]

**The Chair:** Bill C-23 also contains provisions that amend the minister's regulatory powers, including clauses 33, 34, 35, 37, 46, 49 and others. Many amendments involve the documents to be provided. Did the industry welcome these amendments or is the minister keeping some leeway with regard to the regulations?

**Mr. Cannon:** Generally speaking, I would say that the industry is satisfied with these aspects, but perhaps Mr. de Grandpré could tell you more about the details.

[English]

**Ms. Kavanagh:** On that one, the ports that are moving, for instance, to the commercial borrowing regime have more flexibility under that regime. As a result, the trade-off or check and balance is that they will be required to demonstrate a higher level of accountability, and there will be a more vigorous, robust reporting system with respect to borrowing limits in particular.

Again, we did work with the Association of Canadian Port Authorities. They have a subcommittee both on financial aspects and on the overall amendments to the Canada Marine Act. They are supportive of that regime, in general. Many of the requirements we are looking at were borrowed from the U.K. model. They have a prudential code that they have put in place for port authorities. We also worked with financial advisers. The financial advisers, Canada Port Authorities and the central agencies who have a role to play with respect to the risk that this might expose the government to and ourselves came to a general acceptance that this was a reasonable expectation by government regarding the greater financial ability that they will have as a result of Bill C-23.

[Translation]

**The Chair:** Do you anticipate further amendments to the Canada Marine Act soon, or has a task force been formed to do this? Should we expect a statutory review?

**Mr. Cannon:** I can tell you that we are not currently reviewing a new legislative provision. This is more or less the same answer that was given to you a few moments ago in response to the previous question. It is obvious that from a statutory standpoint, the date of review does not come to mind, but we generally attempt to review these organizations at least once every 10 years.

Why is that? Because there is an amendment, and not only an amendment to the environment in which people work, but also because of the fact that we are part of a competitive business environment.

**La présidente :** Vous n'envisagez pas d'autres mesures législatives pour l'instant?

**Mme Kavanagh :** Pas actuellement, non.

[Français]

**La présidente :** Le projet de loi C-23 comporte aussi des dispositions modifiant les pouvoirs réglementaires du ministre, dont les articles 33, 34, 35, 37, 46, 49 et d'autres. Plusieurs modifications touchent des documents à fournir. L'industrie a-t-elle bien accueilli ces modifications ou le ministre se garde-t-il une marge de manœuvre quant à la réglementation?

**M. Cannon :** De façon générale, je dirais que l'industrie est satisfaite de ces aspects, mais dans le détail peut-être que Me de Grandpré pourra élaborer là-dessus.

[Traduction]

**Mme Kavanagh :** À ce propos, les ports que nous intégrons, par exemple, au régime d'emprunt commercial, jouissent d'une plus grande flexibilité sous ce régime. Par conséquent, l'automatisme régulateur ou la contrepartie, c'est qu'ils devront faire preuve d'un plus haut niveau de responsabilité, et il y aura un régime de présentation de rapports plus rigoureux et robuste, particulièrement au plan des limites d'emprunt.

Je vous rappelle que nous avons travaillé avec l'Association des administrations portuaires canadiennes. Elle a un sous-comité qui travaille tant sur les aspects financiers que sur les modifications générales à la Loi maritime du Canada. Elle est favorable à ce régime, de manière générale. Un grand nombre des exigences que nous envisageons s'inspirent du modèle du Royaume-Uni. Ils ont un code de prudence qui a été institué pour les administrations portuaires. Nous avons aussi travaillé avec des conseillers financiers. Ceux-ci, les administrations portuaires du Canada, les organismes centraux qui ont un rôle à jouer relativement au risque auquel ceci pourrait exposer le gouvernement et nous-mêmes, sommes parvenus à la conclusion générale que c'est une attente raisonnable du gouvernement en ce qui concerne les plus grands moyens financiers que leur attribuera le projet de loi C-23.

[Français]

**La présidente :** Prévoyez-vous une prochaine modification à la Loi maritime du Canada ou y a-t-il un groupe de travail formé pour ce faire? Doit-on s'attendre à une révision statutaire?

**M. Cannon :** Je peux vous dire que nous n'en sommes pas à revoir une nouvelle disposition législative. Cela revient un peu à la réponse qui vous a été fournie il y a quelques instants par rapport à la question précédente. Il est évident que, de manière statutaire, je n'ai pas en mémoire la date de la révision, on tente généralement de revoir ces organisations à l'intérieur d'une période de dix ans.

Pourquoi cela? Parce qu'il y a une modification, et non seulement une modification de l'environnement ambiant dans lequel les gens travaillent, mais aussi par le fait que nous faisons partie d'un milieu compétitif et concurrentiel.



We want to give our port authorities the tools that would allow them to compete properly with our neighbours. The idea behind all this is that if there is demand and need, I am not closing the door, but generally speaking this will be reviewed every 10 years.

**The Chair:** I would like to thank you for your support for the work we have done. We will be publishing the report soon and as you can see, this is a team that is very interested in what is going on in the field of transport.

**Mr. Cannon:** I have noted that there are even senators who are not members of the committee and who are joining in the proceedings because the subject is so riveting.

**The Chair:** That is correct. Thank you very much.

[English]

**Senator Oliver:** Welcome, minister. Thank you very much for coming. We appreciate your opening remarks. I was happy that you referred to the ongoing study of this committee on containerization. You are quite correct that as the committee went from British Columbia to Atlantic Canada, it heard from a number of interested persons about this bill, and a number of them indicated they would like to have it because it will help them do their business. Thank you for referring to that.

I was interested in the quotation you made from Ms. Oldfield from Halifax who also indicated that, from what she had seen, several things in that would help the Port of Halifax.

I am interested in infrastructure and the Building Canada Fund. In response to the first question from the chair, who was asking you about issuing tax-exempt bonds, there were other aspects that some people would like to have seen to give them more financial freedom to do their jobs and build their ports, such as sharing municipal taxes for infrastructure. Will infrastructure funding for ports reduce the amount available to municipalities for their infrastructure requirements? If so, what can ports, such as Prince Rupert, do to access money?

**Mr. Cannon:** Thank you, Senator Oliver, for your question. Two months ago I had the opportunity of meeting the people from Halifax Port Authority, and we discussed their particular preoccupations.

I want to reassure the committee, senator, that the Building Canada Fund we have put forward has a number of programs within it. The specific program that would be available to the port authorities from coast to coast is the one that deals with the gateways and borders corridor. That program totals \$2.1 billion, which includes of course the Ontario-Quebec gateway, as well as the Atlantic Gateway. As you know, we have increased the \$500 million that the previous government put in place for the Asia Pacific corridor to roughly \$1 billion to handle those pertinent issues in the western part of our country.

Nous voulons donner à nos autorités portuaires les outils qui vont leur permettre de bien concurrencer nos voisins. L'idée derrière tout cela est que s'il y a une demande et un besoin, je ne ferme pas la porte, mais de façon générale ce sera révisé à tous les dix ans.

**La présidente :** Je voulais vous remercier de votre appui aux travaux que nous avons faits. Nous publierons bientôt le rapport et, comme vous voyez, c'est une équipe très intéressée par ce qui se passe dans le domaine des transports.

**M. Cannon :** Je constate qu'il y a même des sénateurs qui ne sont pas membres de votre comité et qui s'ajoutent à vos délibérations parce que le sujet est tellement passionnant.

**La présidente :** C'est exact, merci beaucoup.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver :** Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre et vous remercie d'être venu. Nous apprécions vos observations préliminaires. J'ai été heureux que vous parliez de l'étude continue de la conteneurisation que fait ce comité. Vous avez tout à fait raison de dire que, quand le comité a sillonné le pays de la Colombie-Britannique aux provinces de l'Atlantique, il a entendu les témoignages de diverses personnes qui s'intéressent à ce projet de loi, et plusieurs ont dit le souhaiter parce qu'il les aidera dans leurs activités. Je vous remercie de l'avoir rappelé.

J'ai été intéressé par la citation que vous avez donnée de Mme Oldfield d'Halifax qui a aussi dit que, d'après elle, ce projet de loi aiderait le port d'Halifax.

Je m'intéresse à l'infrastructure et au Fonds Chantiers Canada. En réponse à la première question de la présidente, qui vous interrogeait sur les obligations exemptes d'impôt, il y a d'autres aspects que certaines personnes auraient aimé voir qui leur donneraient plus de liberté financière pour faire leur travail et construire leurs ports, comme le partage des taxes municipales pour l'infrastructure. Est-ce que le financement de l'infrastructure des ports réduit le montant versé aux municipalités pour leurs besoins d'infrastructure? Dans l'affirmative, qu'est-ce que les ports, comme Prince Rupert, font pour avoir accès à des fonds?

**M. Cannon :** Je vous remercie, sénateur Oliver, pour votre question. Il y a deux mois, j'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants de l'administration portuaire d'Halifax, et nous avons discuté de leurs préoccupations particulières.

Je tiens à rassurer le Comité, sénateur, que le Fonds Chantiers Canada que nous avons mis de l'avant comporte plusieurs programmes. Le programme spécifique qui serait accessible aux administrations portuaires d'un bout à l'autre du pays est celui qui concerne les portes d'entrée et corridors frontaliers. Ce programme a un budget de 2,1 milliards de dollars, qui comprend bien sûr la porte d'entrée Ontario-Québec et la Porte d'entrée de l'Atlantique. Vous savez que nous avons augmenté le budget de 500 millions à environ un milliard de dollars le montant que le gouvernement antérieur avait réservé pour le corridor Asie-Pacifique pour composer avec ces enjeux pertinents dans l'Ouest du pays.

That is a merit-based program. It is not allotted and attributed on a per capita basis, like the Building Canada Fund, which is done on a proportional basis or at least the ratio of population. For instance, the largest province will get the largest chunk out of it, but the gateways and borders program will indeed be the one that supplements the needs the ports might want to put.

The long and the short of it is that the municipalities will not be penalized. Provinces will not be penalized, because it is a merit-based approach.

To give you an example of that kind of project, we have identified the Windsor-Detroit crossing as being capital for the expansion and maintenance of our economy with the United States. We are going forward and have allotted a good chunk of that investment. We announced more recently an access road to the new crossing, which we will be announcing in a couple of weeks. We have committed 50 per cent with the Province of Ontario to building that access road.

We have also committed, for instance, in other areas of the country, sums of money that will go to help ports, such as Deltaport, where we have done grade crossings. We have worked with the private sector to invest our money and with the municipalities of course to be able to do grade separations along the specific areas that have been identified as areas of congestion.

The whole issue here is that we are not penalizing municipalities. We are working with the private sector, but we want to ensure that Canada remains competitive and that we do get our products and services to market faster than anybody else.

**Senator Oliver:** Thank you for that, minister. You indicated in your response that in the Building Canada Fund you have set aside \$2.1 billion for gateways, et cetera. Could you give me some indication of how much of that \$2.1 billion has already been allocated? You talked about money you will be announcing in a couple of weeks for access to roads to supplement the Ambassador Bridge in Windsor. How much of the \$2.1 billion might be left now, that is not committed and not pledged?

**Mr. Cannon:** We have approached this based on our discussions with the private sector as well as with the provinces. Case in point: we have signed a memorandum of understanding with all the authorities in question. We signed a memorandum of understanding last year with the provinces of Ontario and Quebec. We have committed, in the first instance, to do a lot of data gathering. We want to be able to identify those areas of congestion, as I mentioned before, that are detrimental to maintaining our competitive advantage.

There is a lot of fact-finding in the first two years, or maybe less, and then we will be going forward to invest, as I said before, either with the private sector or by ourselves or with the provinces in specific areas. A series of projects has already been identified. I

C'est un programme fondé sur le mérite. Son budget n'est pas réparti et attribué au prorata de la population, comme le Fonds Chantiers Canada, qui est réparti sur une base proportionnelle, ou à tout le moins au prorata de la population. Par exemple, la plus grande province en recevra la plus grosse part, mais le programme des portes d'entrée et frontières sera, de fait, celui qui répond aux besoins que pourraient exprimer les ports.

En résumé, les municipalités ne seront pas pénalisées. Les provinces ne seront pas pénalisées, parce que c'est une méthode fondée sur le mérite.

Pour vous donner un exemple de ce type de projet, nous avons reconnu que le poste frontalier Windsor-Detroit est d'une importance vitale pour l'expansion et le maintien de notre économie avec les États-Unis. Nous allons de l'avant et avons alloué une bonne part de cet investissement. Nous avons décidé plus récemment d'une route d'accès au nouveau poste frontière, dont nous ferons l'annonce d'ici deux ou trois semaines. Nous nous sommes engagés envers l'Ontario à financer 50 p. 100 de la construction de cette route d'accès.

Nous avons aussi engagé, par exemple, dans d'autres régions du pays, des sommes qui aideront les ports, comme Deltaport, où nous avons fait des passages à niveau. Nous avons travaillé avec le secteur privé pour investir notre argent, et avec les municipalités bien entendu pour pouvoir faire des sauts-de-mouton dans des secteurs particuliers qui ont été reconnus comme des secteurs de congestion.

Le fait, ici, est que nous ne pénalisons pas les municipalités. Nous travaillons avec le secteur privé, mais nous voulons nous assurer que le Canada reste compétitif et que nous fassions parvenir nos produits et services sur le marché plus vite que n'importe qui.

**Le sénateur Oliver :** Je vous remercie, monsieur le ministre. Vous avez dit dans votre réponse que vous avez réservé 2,1 milliards de dollars du Fonds Chantiers Canada pour des portes d'entrée, et cetera. Pourriez-vous me donner une idée de la proportion de ces 2,1 milliards de dollars qui a déjà été allouée? Vous avez parlé d'annoncer l'octroi de fonds dans deux ou trois semaines pour les routes d'accès vers le pont Ambassador de Windsor. Quelle part de ces 2,1 milliards de dollars pourrait rester, qui est réservée mais pas engagée?

**M. Cannon :** Notre approche, sur ce plan, est fondée sur nos discussions avec le secteur privé et avec les provinces. Par exemple : nous avons signé un protocole d'entente avec toutes les administrations en question. Nous avons signé un protocole d'entente l'année dernière avec l'Ontario et le Québec. Nous nous sommes engagés, dans le premier cas, à recueillir tout un tas de données. Nous voulons pouvoir circonscrire les secteurs de congestion, comme je le disais tout à l'heure, qui font obstacle au maintien de notre avantage concurrentiel.

Les deux premières années, ou peut-être moins, seront surtout consacrées à la recherche des faits, et ensuite nous irons de l'avant avec l'investissement, comme je l'ai déjà dit, soit avec le secteur privé ou seuls, ou encore avec les provinces dans des secteurs



have mentioned the Detroit-Windsor crossing. That will commit close to \$800 million of the amount that has already been identified.

As for the other projects, some of them are coming forward. Once again, there is no haste. We are working with the private sector. We have committed to a certain number of sub-tables, if I am allowed that expression, the sectoral approach, whether it be the trucking industry, the rail industry or the manufacturing sector, where provinces come together and we are able to identify that. As we invest, they also invest. It is a win-win situation not only for our Canadian companies but also of course for our Canadian competitiveness on the world markets.

There is no haste to spend all this money. We want to ensure we are doing the right investment at the right time. The Detroit-Windsor crossing had been identified years ago as needing to be increased because the volume was increasing. We also did this when we made the tunnels and bridges provision, in order to ensure that as the years progress we will have this infrastructure in place to continue being competitive.

[Translation]

**Senator Dawson:** I would like to join my voice to your own as well as that of Senator Oliver. In each of the public hearings we held, from Prince Rupert to Halifax via Montreal, we received pressing requests from people in the industry for us to speed passage of this bill. Moreover, we received correspondence from the Association of Canadian Port Authorities, the Shipping Federation of Canada and the Chamber of Marine Commerce, who were unanimous in asking us to help you, minister, adopt this bill as quickly as possible. As far as we are concerned, given the number of years this bill has been expected, we will be pleased to cooperate.

Having said that, and the perfect being the enemy of the good, there are nevertheless some things that are not in this bill that we will have an opportunity to include in our report. There will probably be demands that will go further than what your bill presents. Since you are already paying attention to our report and since you will have it in your hands in the coming weeks, I think that you will have an opportunity to respond to Madam Chair: "Yes, there are amendments that I could put forward and we will not necessarily be forced to wait five or ten years." In other words, you can count on us.

However, there are still some minor problems. Here is one example. The facilities in Prince Rupert only bring in \$25 million in profits over three years in their port operations. Why? Because they have just started up. There is no doubt that in the next 10 years, there will be 30, 40 or \$50 million in profits every year since the future of containerization on the west coast will make it a major league partner. I hope that the money available in the Canada Fund will enable you to help them. Yes, they can achieve this themselves by self-financing, but if we want to be as quick as

spécifiques. Nous avons déjà identifié une série de projets. J'ai parlé du poste frontalier Detroit-Windsor. Près de 800 millions de dollars de la somme déjà réservée y sera consacré.

Quant aux autres projets, certains sont en voie d'être présentés. Je vous rappelle qu'il n'y a pas de presse. Nous travaillons avec le secteur privé. Nous nous sommes engagés à un certain nombre de sous-tables, si je peux me permettre cette expression, l'approche sectorielle, que ce soit dans le secteur du camionnage, le secteur ferroviaire ou manufacturier, où les provinces se réunissent et nous pouvons ainsi en décider. Tandis que nous investissons, eux aussi investissent. C'est une situation où tout le monde gagne, pas seulement nos compagnies canadiennes, mais qui est aussi bonne pour notre compétitivité sur les marchés mondiaux.

Nous ne sommes pas pressés de dépenser tout cet argent. Nous voulons nous assurer de faire les investissements appropriés au moment opportun. Voilà des années qu'on a reconnu la nécessité d'élargir le poste frontalier Detroit-Windsor à cause de la hausse du volume. Nous avons fait la même chose quand nous avons fait des provisions pour les tunnels et les ponts pour nous assurer qu'avec le passage des années, nous aurons l'infrastructure nécessaire pour rester compétitifs.

[Français]

**Le sénateur Dawson :** J'aimerais joindre ma voix à la vôtre ainsi qu'à celle du sénateur Oliver. Dans chacune des audiences publiques que nous avons tenues, de Prince Rupert à Halifax, en passant par Montréal, nous avons reçu des demandes pressantes des gens de l'industrie pour que nous participions rapidement à l'adoption de ce projet de loi. De plus, nous avons reçu de la correspondance de l'Association des administrations portuaires canadiennes, de la Fédération maritime canadienne et de la Chambre de commerce maritime canadienne, qui nous ont unanimement demandé de vous aider, Monsieur le ministre, à faire adopter ce projet de loi le plus rapidement possible. En ce qui nous concerne, après le nombre d'années que le projet de loi est en attente, cela nous fera plaisir de collaborer.

Ceci étant dit, la perfection étant l'ennemi du bien, il y a quand même des choses qui ne se retrouvent pas dans le projet de loi et que nous aurons l'occasion d'inclure dans notre rapport. Il y aura probablement des demandes qui iront plus loin que ce que votre projet de loi présente. Puisque vous portez déjà attention à notre rapport et que vous l'aurez entre les mains dans les prochaines semaines, je pense que vous aurez l'occasion de répondre à madame la présidente : « Oui, il y a des amendements que je pourrais peut-être apporter et on ne sera pas nécessairement obligés d'attendre cinq ou dix ans. » Autrement dit, vous pouvez donc compter sur nous.

Il y a quand même des petits problèmes. Voici un exemple. Les installations de Prince Rupert ne rapportent que 25 millions de profits pendant trois ans dans leurs opérations portuaires. Pourquoi? Parce qu'elles viennent de commencer. C'est sûr que dans les dix prochaines années, il y aura 30, 40 ou 50 millions de profits par année tellement l'avenir de la conteneurisation sur la Côte Ouest fera d'elles un partenaire de taille. J'espère que les provisions du Fonds canadien vous permettront de leur venir en aide. Oui, elles pourront y arriver par elles-mêmes en



possible as our report will indicate to you, if we want to be able to give them the tools to be in the vanguard of the demand from Asia, we should ensure that your department will be likely to see that beyond the \$25 million, there might be other exceptions that may require assistance.

Thank you, Madam Chair. I simply wanted to make a comment and support the bill.

**Senator Fox:** Madam Chair, I am no expert like you, Senator Dawson or other members of the committee who are here. However, what struck me in your opening statement are the consultations that you held. If all ministers consulted interested parties like you have done, it would certainly simplify the task for parliamentarians. Unfortunately, that is not always the case, which explains why in some cases we have to call several witnesses before the committee.

I understand that Senator Dawson is proposing amendments. I did not understand if it was for this bill, following the study on containerization, or if it is something different.

**Senator Dawson:** It is simply that the report will contain proposals that indicate that the industry has expressed demands to which the ministry has not yet responded.

**The Chair:** Thank you for that clarification.

**Senator Fox:** You say you have the unqualified support of the marine industry. Is it really without reservations? Nobody has any serious problems with this? I suppose that there are always minor points of disagreement, but no one objects substantively to any provision whatsoever in this bill?

**Mr. Cannon:** I would say that there is unprecedented consensus.

**Senator Fox:** All right, in which case I congratulate you. Senator Oliver talked about the issue of tax-free bonds. Is this a notion that your department has examined? Is this something that the Department of Finance would accept? I had an opportunity to visit facilities in Baltimore, especially the infrastructure of what could be called their "old port," where they obtained the right to issue bonds and the bond holder did not have to pay income tax on the interest. That had allowed for very rapid development.

In the public sector, this would be an extraordinary incentive to raise funds, be it for port facilities or for old ports such as the one in Montreal, in which you are very interested. Is this something that could be considered as a method of financing?

**Mr. Cannon:** This would have to be examined on a case-by-case basis. You are absolutely right. What I take away from your proposal is that we have to be able to give our port authorities the tools they need so that they can be more competitive and gain access to funding. Regardless of the entrepreneur, if he decides to invest tomorrow morning, there are tax laws which in some cases allow this person to have a tax exemption, but also conserve the

s'autofinançant, mais si on veut être aussi rapide que notre rapport vous l'indiquera, si on veut être capable de leur donner les outils pour être à l'avant-garde de la demande qui viendra d'Asie, il faudrait s'assurer que votre ministère soit susceptible de voir qu'au-delà du 25 millions, il y aura peut-être d'autres exceptions qui auront peut-être besoin d'aide.

Merci, Madame la présidente, ce n'était qu'un commentaire d'appui.

**Le sénateur Fox :** Madame la présidente, je ne suis pas un expert comme vous, le sénateur Dawson ou d'autres membres du comité présents. Cependant, ce qui me frappe dans votre déclaration d'ouverture, ce sont les consultations que vous avez tenues. Si tous les ministres consultaient les parties intéressées comme vous l'avez fait, cela simplifierait de beaucoup la tâche des comités parlementaires. Malheureusement, ce n'est pas toujours le cas, ce qui explique pourquoi nous devons, dans certains cas, faire venir plusieurs témoins au comité.

Je comprends que le sénateur Dawson propose des amendements. Je n'ai pas compris si c'était pour ce projet de loi, suite à l'étude sur la conteneurisation, ou si c'est quelque chose de différent.

**Le sénateur Dawson :** C'est tout simplement que le rapport fera des propositions qui indiqueront qu'il y a des demandes dans le milieu auxquelles le ministre n'a pas encore répondu.

**La présidente :** Merci de cette précision.

**Le sénateur Fox :** Vous dites que vous avez l'appui sans réserve de l'industrie maritime. C'est vraiment sans réserve? Personne n'a de problèmes majeurs sérieux? Je suppose qu'il y a toujours des peccadilles, mais personne ne s'objecte en profondeur à quelque disposition que ce soit du projet de loi?

**M. Cannon :** Je dirais qu'il y a un consensus sans précédent.

**Le sénateur Fox :** D'accord, là-dessus je vous félicite. Le sénateur Oliver a repris la question sur les obligations exemptes d'impôt. Est-ce une notion que votre ministère a étudiée? Est-ce quelque chose que le ministère des Finances accepterait? J'ai eu l'occasion de visiter les installations de Baltimore, surtout l'infrastructure de ce qu'on pourrait appeler leur « vieux port » où ils avaient eu le droit d'émettre des obligations et où le détenteur d'obligations n'était pas obligé de payer de l'impôt sur les intérêts. Cela avait permis un développement très rapide.

Dans le secteur public, ce serait une incitation extraordinaire pour aller chercher des fonds, que ce soit pour les installations portuaires ou les vieux ports comme celui de Montréal, auquel vous portez beaucoup d'intérêt. Est-ce une chose à laquelle on peut songer comme méthode de financement?

**M. Cannon :** Il faudrait l'examiner sur une base de cas par cas. Vous avez absolument raison. Ce que je retiens de votre proposition, c'est qu'il faut être capable de donner des outils à nos autorités portuaires de façon à ce qu'elles puissent être plus compétitives et qu'elles puissent avoir accès à des fonds. Peu importe l'entrepreneur, s'il décide d'investir, demain matin, il y a des lois sur le plan de la fiscalité qui, dans certains cas, permettent

interest that has accumulated on these sums of money. The idea is to ensure that people can reinvest these amounts on the one hand, but also to facilitate investments, on the other hand.

I would ask Ms. Kavanagh whether or not we anticipate this kind of regime in other specific sectors?

[English]

**Ms. Kavanagh:** That question has come up periodically, long before these amendments, and even predates the original Canada Marine Act, the concept of interest-free bonds.

As we went through the exercise of looking at options related to borrowing, that was talked about somewhat. Many of the amendments today relate to bringing Canada Port Authorities to an even playing field with respect to section 25; unlike other transportation entities that could access contribution funding, Canada Port Authorities could not. Also, with the movement of the larger ports to a commercial-based borrowing limit, they received a much more flexible, responsive and timely tool with respect to partnering with industry.

Tax-free bonds are very much a Government of Canada fiscal issue. If you were looking at port authorities, you would in fact not just bring them to a level playing field; you would put them perhaps on another level altogether. Other transportation providers, such as railways and perhaps the air sector as well, would start to question us about that.

These amendments were meant to level the playing field with respect to port authorities and other transportation entities and to give them flexibility, with an appropriate level of checks and balances, because these still remain federal assets.

**Senator Fox:** That was my last question. I encourage the minister to become a champion of that idea within the Government of Canada. Obviously, if you have a bond that is issued with non-taxable interest, it also reduces the level of interest that is payable in a competitive market. If it is limited to public infrastructure, for instance, perhaps that could be considered. Thank you.

[Translation]

**The Chair:** The work has apparently been done. Minister, Ms. Kavanagh and Mr. de Granpré thank you very much for your presence here today.

This committee continued in camera.

[English]

The committee resumed in public.

à cette personne de pouvoir s'exempter des impôts, mais aussi de conserver des intérêts accumulés sur ces montants d'argent. L'idée est de s'assurer que ces gens puissent réinvestir ces montants, d'une part, mais aussi de faciliter les investissements, d'autre part.

Je demanderais à Mme Kavanagh si dans d'autres secteurs spécifiques, oui ou non, nous anticipons ce genre de régime?

[Traduction]

**Mme Kavanagh :** Cette question, le concept des obligations exemptes d'intérêt a été soulevée périodiquement, bien avant ces modifications, et même avant la Loi maritime du Canada originale.

Il en a été un peu question alors que nous examinions les options relatives aux emprunts. Bon nombre des modifications dont nous traitons aujourd'hui visent à mettre les administrations portuaires du Canada sur le même pied relativement à l'article 25; au contraire d'autres organismes de transport qui pourraient avoir accès au financement sous forme de contribution, les administrations portuaires du Canada ne le pourraient pas. Aussi, avec le mouvement des plus grands ports vers une limite d'emprunt commercial, ils ont reçu un outil plus flexible, adapté et opportun en ce qui touche au partenariat avec l'industrie.

Les obligations exemptes d'impôt sont largement un enjeu fiscal du gouvernement du Canada. Si vous regardiez les administrations portuaires, vous ne feriez pas, en fait, que créer des règles du jeu équitables pour toutes; vous les mettriez peut-être carrément sur un autre niveau. D'autres transporteurs, comme les compagnies ferroviaires et peut-être le secteur aérien aussi, commenceraient à nous poser des questions à ce sujet.

Ces modifications visent à faire que les règles du jeu soient équitables en ce qui concerne les administrations portuaires et d'autres organismes de transport, et à leur donner quelque flexibilité, avec les freins et contrepoids appropriés, parce qu'ils restent des biens fédéraux.

**Le sénateur Fox :** C'était la dernière question que j'allais poser. J'encourage le ministre à se faire le défenseur. C'était de ce concept au sein du gouvernement du Canada. De toute évidence, si on a une obligation qui est émise, porteuse d'intérêts exonérés de l'impôt, cela réduit aussi le niveau d'intérêt à verser sur un marché concurrentiel. Si c'est limité à l'infrastructure publique, par exemple, peut-être pourrait-on l'envisager. Merci.

[Français]

**La présidente :** Apparemment, le travail a été fait. Monsieur le ministre, Madame Kavanagh et Monsieur de Granpré, merci beaucoup de votre présence aujourd'hui.

La séance se poursuit à huis clos.

[Traduction]

La séance publique reprend.

**The Chair:** Is it agreed, senators, that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-23, An Act to amend the Canada Marine Act, the Canada Transportation Act, the Pilotage Act and other Acts in consequence?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall the title stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 2 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 3 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 4 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 5 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 6 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 7 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 8 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 9 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 10 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 11 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 12 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 13 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 14 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 15 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 16 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Let us group them. Shall clauses 16 to 60 carry?

**La présidente :** Sommes-nous d'accord, sénateurs, pour que le Comité entame l'examen article par article du projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Le titre est-il reporté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté. L'article 1 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 2 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 3 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 4 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté. L'article 5 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 6 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** L'article 7 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 8 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 9 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 10 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 11 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 12 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** L'article 13 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** L'article 14 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** L'article 15 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** L'article 16 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Regroupons-les donc. Les articles 16 à 60 sont-ils adoptés?



**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 61 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 62 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 63 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clauses 64 and 65 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall clause 66 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Is it agreed that this bill be adopted without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. Is it agreed that I report this bill at the next sitting of the Senate?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried. No observations? I do not think there are any observations we should make. Everyone wanted the bill. We distributed to all of you a copy of the various letters we received.

**Senator Tkachuk:** Yes.

**The Chair:** They all wanted the bill, although they did not want to appear, so I do not think we need any observations.

**Senator Tkachuk:** No.

**The Chair:** We will table the bill tomorrow. Thank you.

The committee adjourned.

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** L'article 61, est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 62 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 63 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté. Les articles 64 et 65 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. L'article 66 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté. Le titre est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. Est-il entendu que ce projet de loi est adopté sans modification?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** Adopté. Êtes-vous d'accord pour que je fasse rapport de ce projet de loi à la prochaine réunion du Sénat?

**Des voix :** D'accord.

**La présidente :** C'est adopté. Pas de commentaires? Je ne pense pas qu'il y en ait à faire. Tout le monde souhaitait ce projet de loi. Nous avons distribué à tous une copie des diverses lettres que nous avons reçues.

**Le sénateur Tkachuk :** Oui.

**La présidente :** Tous étaient en faveur du projet de loi, même s'ils ne sont pas venus témoigner, alors je ne pense pas qu'il y ait des observations à faire.

**Le sénateur Tkachuk :** Non.

**La présidente :** Nous le déposerons demain. Je vous remercie.

La séance est levée.



# ***TIME FOR A NEW NATIONAL VISION***

**Opportunities and Constraints  
for Canada in the  
Global Movement of Goods**

*Report of the Standing Senate  
Committee on Foreign and  
International Affairs*

June 2006



Ce rapport est aussi disponible en français.  
Des renseignements sur le Comité sont donnés sur le site :  
[www.senate-senat.ca/transcom.asp](http://www.senate-senat.ca/transcom.asp)

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:  
[www.senate-senat.ca/transcom.asp](http://www.senate-senat.ca/transcom.asp)

Cover images by © Jupiterimages Corporation

# ***TIME FOR A NEW NATIONAL VISION***

## **Opportunities and Constraints for Canada in the Global Movement of Goods**

Report of the Standing Senate Committee on  
Transport and Communications

June 2008





## TABLE OF CONTENTS

The Committee .....	5
Order of reference.....	7
Executive Summary .....	8
Recommendations.....	10
Chair's Forward .....	15
Introduction .....	17
Key Areas of Concern for Witnesses: .....	21
A.    Railway Services .....	21
1.    Rail operations.....	21
2.    Impacts on downstream industry .....	23
B.    Trucking Services.....	27
1.    The Canadian trucking industry.....	27
2.    Regional trucking issues .....	29
C.    Customs Policy.....	32
1.    The shortage of empty containers.....	32
2.    The additional problem of the customs tariff .....	33
3.    The plight of Canadian agricultural producers.....	36
D.    Port Authority Policy .....	39
E.    Shortsea Shipping.....	42
1.    The potential for shortsea container shipping in Canada.....	42
2.    The impediments to shortsea container shipping in Canada.....	44
F.    Inland Opportunities.....	47
1.    The case for inland container terminals .....	47
2.    Opportunities on the Prairies.....	48
3.    Opportunities in British Columbia.....	50

G.	Security and Efficiency .....	52
1.	The security environment.....	52
2.	Efficiency issues .....	54
3.	Potential opportunities .....	56
H.	Information Technology Needs .....	58
I.	Environmental Considerations.....	61
1.	The relative environmental impacts of different modes of transportation.....	61
2.	Environmental red tape .....	64
J.	Labour Issues .....	66
K.	Federal Intermodal Policies and Programs.....	69
1.	Federal infrastructure programs .....	69
2.	Transportation policy .....	71
3.	Relations between industry, government and other stakeholders.....	74
4.	The local impacts of federal policy .....	76
5.	Horizontal policy issues .....	78
	Conclusion.....	80
Appendix A	Background on containerization.....	81
Appendix B	Basic information on container transportation .....	83
Appendix C	Canada's West Coast container ports .....	88
Appendix D	Central Canadian container ports .....	91
Appendix E	Canada's East Coast container ports .....	93
Appendix F	Potential container ports in the North .....	95
Appendix G	Witnesses and submissions.....	96

## THE COMMITTEE

The following Senators have participated in the study:

The Honourable Lise Bacon, Chair of the Committee

The Honourable Donald H. Oliver, Deputy Chair of the Committee

and

The Honourable Senators:

Willie Adams

Dennis Dawson

Trevor Eyton

Francis Fox

Janis G. Johnson

Terry M. Mercer

Pana Merchant

Jim Munson (39<sup>th</sup> Parliament, 1<sup>st</sup> session)

Gerard A. Phalen (39<sup>th</sup> Parliament, 1<sup>st</sup> and 2<sup>nd</sup> sessions)

David Tkachuk (Deputy Chair, 39<sup>th</sup> Parliament, 1<sup>st</sup> session)

Rod A.A. Zimmer

Ex-officio members of the Committee:

The Honourable Senators Marjory LeBreton, P.C. (or Gérald Comeau)

and Céline Hervieux-Payette, P.C. (or Claudette Tardif)

Other Senators who have participated from time to time on this study:

The Honourable Senators Jacob (Jack) Austin, Tommy Banks, Sharon Carstairs, Andrée Champagne, Maria Chaput, Ione Jean Christensen, Gerald J. Comeau, James Cowan, Joyce Fairbairn, Rose-Marie Losier-Cool, Paul J. Massicotte, Michael A. Meighen, Wilfred P. Moore, Mira Spivak and Marilyn Trenholme-Counsell.



### Staff of the Committee:

Mrs. Allison Padova, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament;  
Mr. Terrence Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament;  
John Christopher, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament;  
Mrs. Maryse Durette, Communications Officer (39<sup>th</sup> Parliament, 1<sup>st</sup> session);  
Mrs. Karen Schwinghamer, Communications Officer; (39<sup>th</sup> Parliament, 2<sup>nd</sup> session);  
Mrs. Mona Ishack, Communications Coordinator;  
Mr. Adam Thompson, Clerk of the Committee (39<sup>th</sup> Parliament, 1<sup>st</sup> session);  
Mrs. Nicole Raymond, Administrative Assistant (39<sup>th</sup> Parliament, 1<sup>st</sup> session);  
Mrs. Sylvie Simard, Administrative Assistant (39<sup>th</sup> Parliament, 2<sup>nd</sup> session);  
Mr. Denis Robert, Clerk of the Committee (39<sup>th</sup> Parliament, 2<sup>nd</sup> session).

### Senators' Staff:

Mr. Marc Lalancette, Policy Advisor to the Chair (39<sup>th</sup> Parliament, 2<sup>nd</sup> session);  
Mr. Alexandre Drago, Policy Advisor to the Chair (39<sup>th</sup> Parliament, 1<sup>st</sup> session);  
Mrs. Rhonda Walker-Sistie, Policy Advisor to the Deputy Chair (39<sup>th</sup> Parliament, 1<sup>st</sup> session);  
Mr. Robin Hay, Policy Advisor to the Deputy Chair (39<sup>th</sup> Parliament, 1<sup>st</sup> and 2<sup>nd</sup> sessions).

## ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Wednesday, November 14, 2007:

*“The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Robichaud, P.C.:*

*That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada’s*

*(i) Pacific Gateway container ports;*

*(ii) east coast container ports;*

*(iii) central container ports;*

*and current and appropriate future policies relating thereto; and*

*That the Committee submit its final report no later than March 31, 2008, and*

*That the papers and evidence received and taken and the work accomplished by the Committee on the subject since the First Session of the Thirty-Ninth Parliament be referred to the Committee.*

*After debate,*

*The question being put on the motion, it was adopted.”*

Extract from the *Journals of the Senate* of Tuesday, March 11, 2008:

*“The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Robichaud, P.C.:*

*That, notwithstanding the order of the Senate adopted on November 14, 2007, the date for the presentation of the final report by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on its consideration of containerized freight traffic handled by Canada’s ports be extended from March 31, 2008, to June 19, 2008.*

*The question being put on the motion, it was adopted.”*

Paul Bélisle  
*Clerk of the Senate*

## EXECUTIVE SUMMARY

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has focused its efforts during the past year and a half on an in-depth examination of the Canadian container transportation system. The Committee began its hearings in June 2006 and completed its study in April 2008. Our goal was to find ways to allow Canada's containerized freight transportation system to become more competitive so that Canada can attract a greater share of the North American container traffic.

With Asia's largest market on one end, and North America's largest market on the other, China to Chicago is a very important trade route for containerized traffic. With Canada's ports strategically positioned to handle this traffic flow, the committee decided to examine the present constraints in the system as well as how these could be addressed in order to take advantage of future market possibilities.

The container system in Canada is made up of a number of components – ships, railroads, trucks, container/marine terminals, information technology and labour. The policy environment in which these various components operate is a patchwork of federal, provincial and municipal jurisdictions. What the Committee found was that each level of government has a significant impact on each of these components and that each has a vital role to play in ensuring that the system works at an optimal level. In addition, the private sector is a key driver in how the system is financed.

We found that there were a number of areas that require attention in order for the system to operate as a seamless network from coast to coast. These include: improving railroad services; rationalizing a patchwork of trucking regulations across the country; dealing with labour shortages in the industry; updating port policies; improving infrastructure; dealing with environmental issues; and integrating more information technology into the container transportation system. While Canada is in a unique position to take advantage of the expanding container traffic, the Committee recognizes that these challenges will have to be addressed in order for this to take place.

The committee believes that dealing with these issues poses public policy challenges for all levels of government in Canada as well as the private sector. The federal and provincial governments, regional interest groups, supply chain players and other stakeholders recognize that substantial economic benefits can be derived from an efficient container transportation system and have put considerable resources into increasing efficiency and capacity into the system in recent years. However, we believe that, among other things, more coordination among the participants is required for the system to reach its full potential.

We strongly believe that container transportation must be viewed as a system and that each part must function efficiently if the supply chain is to flourish. Today, there are fragile links



in the system, such as port congestion, system reliability, labour shortages, uncoordinated government policy, and under utilization of information technology.

Our report looks at these and other issues in terms of national policy and Canada's place in the international movement of containers. We believe that there is a significant policy role for the federal government to play in further developing this sector. It can provide the leadership role necessary to coordinate efforts among all the players in the container transportation industry.

We offer a number of recommendations in our report for the federal government and system stakeholders for improving container transportation in Canada. These include:

- **the establishment of a National Gateway Council to bring together the players in the container transportation system and governments from across the country to enhance communications, bring efficiencies to the system and market Canada's transportation system to the world;**
- **enhancing the level of service provided by the railroads to shippers;**
- **provisions for improving trucking transportation including the use of new technologies as well as harmonizing trucking regulations across the country;**
- **increasing the supply of containers to Canadian shippers;**
- **broadening the scope to Canada's port authority policy;**
- **incentives to support the growth of shortsea shipping;**
- **provision for improving the environment;**
- **actions to improve labour relations, and enhance labour training programs; and**
- **increased funding for port, gateway and inland terminal projects to provide increased capacity to handle future growth in the container transportation industry;**

We believe that this will lead to a more competitive container freight transportation system and allow Canada to play a more important role in the international container supply chain.

Throughout our study we have been struck by the fact that all of the system participants are eager to find ways to improve the system. We have also noted that many of these players seem to work in isolation and as a result, there is a lack of coordination among the stakeholders in the system. We believe that better communication will lead to better planning and coordination throughout the industry and resolve some of the issues we have highlighted in this report. Our recommendations are intended to achieve this goal.

## RECOMMENDATIONS

### A. Railway Services

1. The government examine an adjustment to the capital cost allowance to encourage railroads to accelerate investment in new equipment. (page 26)
2. The government examine the reasons for and take appropriate actions to address:
  - the lack of availability of rail container equipment;
  - the lower level of service and higher freight rates to “captive” shippers;
  - the lack of consultation between the railroads, shippers and ports regarding service delays; and
  - the lack of accountability on the part of the railways in dealing with shippers and ports regarding these issues. (page 26)

### B. Trucking Services

3. The Federal Government support the adoption of new technologies by the trucking industry through tax incentives and accelerated depreciation. (page 31)
4. The Federal Government enable Citizenship and Immigration Canada to classify long-distance truck drivers as skilled labour to allow more foreign workers to take advantage of immigration policy in Canada. (page 31)
5. The Federal Government work with the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) to harmonize trucking regulations across the country. (page 31)

## C. Customs Policy

6. Transport Canada negotiate harmonizing its container regulations with those of the United States, in order to increase the supply of empty containers to Canadian shippers. (page 38)
7. The government remove the Customs Tariff on the point-to-point movement of containers in Canada in order to increase the number of containers available to domestic shippers. (page 38)

## D. Port Authority Policy

8. The government implement the recommendations contained in the 2003 report of the Canada Marine Act review panel which called for the ports to be able to issue tax-free bonds and pay the stipend based on their net, not gross, revenues. (page 41)

## E. Shortsea Shipping

9. The government support the growth of shortsea shipping by:
  - eliminating the federal tariff on imported vessels used for shortsea shipping;
  - exempting shortsea container operations from the Marine Navigation Services fees;
  - exempting new container ports on the Great Lakes from the costs of establishing new customs services;
  - exempting shortsea container vessels flagged in Canada from pilotage fees on the St. Lawrence Seaway;
  - negotiating with the U.S. to exempt shortsea container vessels from the harbour maintenance tax; and
  - negotiating multilateral cabotage exemptions for shortsea container shipping operations. (page 46)



## I. Inland Opportunities

10. The government establish inland free trade zones to attract investment and to enhance the efficient and cost effective operation of inland terminals. (page 51)

## G. Security and Efficiency

11. The government harmonize the security programs among departments and agencies and use the appropriate technologies (e.g., such as optical character recognition devices) to facilitate the seamless movement of containers in the domestic and North American markets. (page 57)

## H. Information Technology Needs

12. The government adopt an information sharing protocol similar to the U.S. Uniform Intermodal Interchange Agreement to facilitate the movement of containers in the domestic and North American markets. (page 60)

## I. Environmental Considerations

13. The government encourage the harmonization of provincial trucking regulations in order to maximize the use of energy efficient technologies such as Enviro Truck engineering. (page 65)
14. The government make changes to the capital cost allowance for equipment to allow transportation companies to purchase the newest trucking technologies that are more fuel efficient and cleaner. (page 65)
15. The government expand funding for grade separations at level crossings to reduce congestion and train and truck vehicle idling. (page 65)
16. The government coordinate its environmental review processes with those of provincial governments and ensure that the reviews are completed within a reasonable time frame so that transportation infrastructure can be built in a timely manner. (page 65)

## J

### Labour Issues

17. The government commit more resources to a sustained marketing effort to attract more workers to the transportation sector. (page 67)
18. The government give access to apprentices in the transportation trades to federal Employment Insurance while they are in school. (page 67)
19. The government fund training programs, including the provision of appropriate technologies, to ensure that adequate personnel are properly qualified to meet the future labour demands of the container transportation industry. (page 67)
20. The government take the lead in establishing a new port labour regime in Canada and, in doing so, examine the structure of dock-related labour in Australia to find ways to transfer the lessons learned to Canada. (page 68)
21. Port marketing trade missions include labour representatives to assure clients and potential clients that labour is an integral part of the port organization, and all parts are working together to achieve labour harmony and the efficient running of the ports. (page 68)

## K

### Federal Intermodal Policies and Programs

22. The government through its Building Canada Plan fund port terminal projects to provide capacity required to handle future growth in the container transportation industry. (page 71)
23. The government re-emphasize transportation as a strategic domain for Canada by establishing a research program focused on national transportation policies and issues. (page 73)
24. The government assist the stakeholders in the container transportation system to establish an independent National Gateway Council to bring together national and international players in the container transportation system and governments from across the country to enhance communications, bring efficiencies to the system and market Canada's container transportation system to the world. (page 76)

25. The Minister of Transport oversees the progress on implementing the recommendations in this report and notify Parliament, within one year of the tabling of this report, on the state of that progress. (page 76)



## CHAIR'S FORWARD

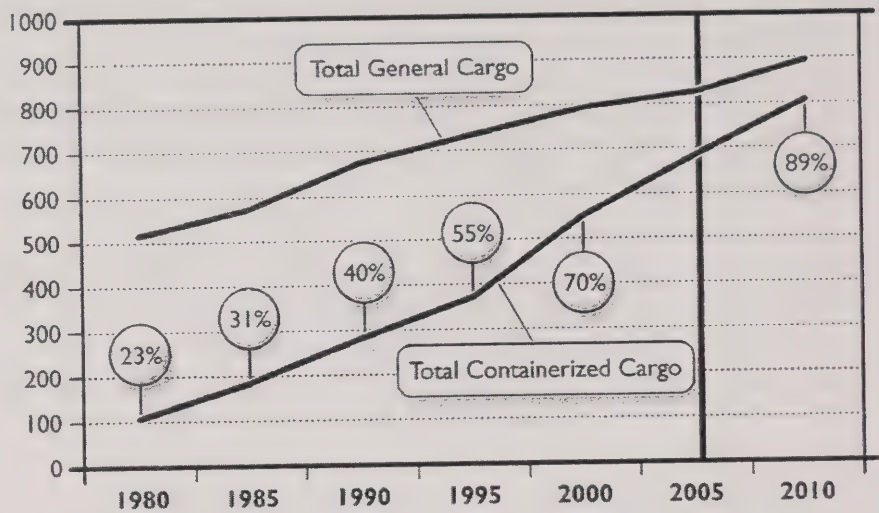
*The Standing Senate Committee on Transport and Communications has spent two years studying Canada's containerized trade, both the current operations and the future opportunities. I would like to express my personal thanks to the members of the committee who were available for many extended meetings in order to hear the evidence of all of the witnesses who appeared before us over the course of our study. The members also made time in often hectic schedules to visit ports across Canada. I was greatly assisted by the Deputy Chair, Senator Donald H. Oliver, and by his predecessor in that position, Senator David Tkachuk.*

*Additionally, I would like to thank all of the witnesses who appeared before us, representing the various stakeholder groups. The quality of the evidence presented to us, both orally and in written submissions, and the ability of the witnesses before the committee to respond, on short notice, to often complex questions demonstrated their expertise and dedication to improving Canada's transportation network. They were of great assistance to the committee in completing this study.*

*Mention should be given to the Parliamentary Information and Research Service of the Library of Parliament for its assistance and, in particular, the researchers for our committee, Ms. Allison Padova, Mr. Terrence Thomas and Mr. John Christopher. I would also like to thank the Clerk of the Committee, Denis Robert, and his predecessor Adam Thompson, Senate support staff and translators who assisted the committee in completing this study.*

*I know I speak on behalf of our entire committee in saying; it is our sincere hope that the government will lose no time in acting to implement the recommendations in this report. The witnesses we heard were unanimous in pointing to the opportunities for Canada in the global market for containerized trade. Several witnesses, however, noted that tapping this opportunity requires immediate action. We look forward to having the opportunity to review government policy in this area.*

## Growth of World Containerization



Source: PricewaterhouseCoopers

## INTRODUCTION

*"The nation that finds the best policies to respond to transportation is a nation that will be the one that does best in the competitive international marketplace."*

*Roberto Maro, Assistant Deputy Minister,  
Policy, Transport Canada*

Canada has an opportunity to become a transportation hub for containerized freight volumes moving between Canada, the United States and their major trading partners.

North America's share of world container traffic currently amounts to about 48 million TEUs, roughly 15 percent of the world traffic volume, and is expected to reach 72 million TEUs by 2015<sup>1</sup>. More than 60% of the North American containerized trade is with Asia and roughly 20% is with Europe. Container traffic between North America and Asia is forecasted to more than double by 2015. Canada alone expects to trade 13 million metric tonnes of containerized freight with Asia and 11 million with Western Europe by 2015. The value of the containerized trade between North America and Asia is \$35 billion now and should be \$75 billion by 2020, at which point it is expected to contribute \$10.5 billion to the Canadian economy each year.

If Canada can maintain or increase its share of North American container trade, there is a huge payoff in terms of economic growth, jobs and improved standard of living for all Canadians. Investment in ports and related transportation infrastructure is wise, but this is not investment that can be delayed.

The opportunity has arisen not only because global trade consistently outpaces global economic growth, but because it is experiencing nothing short of a revolution. Businesses increasingly take advantage of global supply and value chains and position their design, production, distribution, sales and customer support activities accordingly throughout the world. As a result, demand for transportation services, which traditionally has been considered a "derived" demand, is now considered by some to be completely integrated with the demand for the good produced by the global supply chain. Furthermore, between 1995 and 2001, Asia replaced Europe as the world's premier trading region and today many global supply chains are centred in Asia.

<sup>1</sup> The conventional unit of measurement for container trade is the "twenty-foot equivalent unit" or TEU. The TEU is still used, even though most containers are now forty feet long.



With Asia's largest market on one end, and North America's largest market on the other, China to Chicago is a very important trade route for containerized freight. Even so, it is very difficult to predict which routes will be favoured and which transportation service providers will win and which will lose the Asia-North America traffic. Factors contributing to route uncertainty include the dynamic world market for port infrastructure investment, the expansion of the Panama Canal and the new vessel capacity that will come online in the next seven to eight years.<sup>2</sup>

What remains a constant is that Canada is strategically located from a marine standpoint as the closest route trader in the North Pacific, the closest route trader in the North Atlantic and the only North American country with a transcontinental scheduled railroad. In addition to its natural geographic advantages, the prediction that demand will exceed capacity in many U.S. ports by 2020 would seem to make Canada the best alternative for U.S. container traffic.<sup>3</sup> But we also note that Mexico is aggressively pursuing this container business. Due to the fundamental changes in the manufacturing industry, which have made transportation and logistics integral to the process, moving containerized product from overseas into the U.S. market would generate substantial benefits for Canadians.

The federal and provincial governments, regional interest groups, supply chain players and other stakeholders recognize the benefits and have put substantial resources into exploring the question of efficiency and capacity in the Canadian containerized freight transportation system in recent years. The Senate Standing Committee on Transport and Communications solicited views on the role of the federal government in improving the efficiency and capacity of Canada's ports and surface transportation serving container traffic and in growing Canada's share of the North American market for this traffic. The views of those that accepted the Committee's invitation to participate are reflected in this report.

Some might question the need for a study of the containerized freight transportation system when bulk and break-bulk cargoes represent the majority of the tonnage currently moving through the Canadian port system. The reason for the focus on this sector is that it is expected to be the dominant method of international trade in the future, potentially capturing traffic that currently moves in the bulk system. The world container inventory continues to grow at about six percent per annum – twice the rate of world gross domestic product – and experts concede that forecasts of container traffic growth are probably underestimated.

Right now, Canada has an opportunity to capture a greater share in North America's containerized trade. In order to do so, substantial investment will be needed to remedy the fact that the current intermodal transportation network is poorly integrated as a whole. Surface congestion is already estimated to cost hundreds of millions of dollars a year to the economy, and the expected increases in containerized traffic volumes will create further

---

<sup>2</sup> See Appendix B for a more detailed discussion of maritime route trends.

<sup>3</sup> See Appendix B for an overview of the North American Container Port Situation.

challenges for the Canadian transportation system and the movement of goods on our highways and railways, and at border crossings.

All Canadians would benefit from a more efficient and higher capacity container, or “intermodal”, transportation system. A more competitive transportation system would attract a greater share of the North American container traffic flows, bringing down the cost of using the system for all users. Lower-priced transportation, in turn, would mean more affordable imports and domestic products for Canadian consumers and more competitively priced exports for Canadian producers. Container traffic also presents an opportunity to change fundamentally how Canada manufactures products because transportation is an enabler. Canada can leverage its brain power and improved transportation logistics to transform its resources into much more valuable final product. Conversely, if Canada’s container transportation system is uncoordinated and unreliable, it will not attract North American container imports or serve Canada’s exporters and other Canadians well. International buyers of Canadian exports whose needs are best served by container transport will have no choice but to buy from global competitors. In many ways, Canada’s wealth, standard of living and jobs depend on Canada being a competitive player on this new global playing field.

While Canada is in a unique position to take advantage of the expanding container traffic, the Committee recognizes that there are challenges, such as the lack of intermodal coordination that must be addressed in order for this to take place. We strongly believe that container transportation must be viewed as a system and that each part must function efficiently if the supply chain is to flourish. Today, there are fragile links in the system. These include port congestion, system reliability, labour, government policy, aboriginal issues and cabotage.

Our report looks at these and other issues in terms of national policy and Canada’s place in the international movement of containers. At the same time, we also recognize that there must be allowances for regional variations and application of policy to meet the specific needs of these areas. In addition, we also note that many issues are at the local and provincial level. This does not mean the federal government has no role to play in their resolution. It can provide the necessary leadership and act as a catalyst so that the issues can be addressed in a coordinated and efficient manner.

Given the importance of a competitive containerized freight transportation system to Canada’s prosperity, it was of great concern to the Committee to hear witnesses say that there are major problems in the system, that it has a reputation for being unreliable overseas and that there is only a short window of opportunity to turn the situation around.<sup>4</sup> The Committee began to conduct hearings on the containerized freight traffic handled by Canada’s major ports in June 2006 and completed its study in April 2008. Its goal was to find ways to allow Canada’s containerized freight transportation system to become more

---

<sup>4</sup> See the section entitled North American Container Port Situation in Appendix B.

competitive so that Canada could attract a greater share of North American container traffic. The Committee subscribes to the view expressed by one witness that the nation that finds the best policies to respond to transportation as a system may well be the one that does best in the competitive international marketplace.

The Committee offers a number of recommendations for the federal government, which the Committee believes will lead to a more competitive containerized freight transportation system for the benefit of all Canadians. The following sections of the report describe what the Committee heard from witnesses, concluding with the federal policy changes the Committee believes are necessary. What the Committee learned about container transportation generally and the characteristics of Canada's major west Coast, central and east coast container ports are provided in the Appendices.

Finally, we would like to stress that we believe the participants in Canadian container transportation system are attempting to make changes to improve the system. We applaud these initiatives. But we stress, that more needs to be done and as quickly as possible, for Canada to meet its growing domestic demands and to be an important link in the international container supply chain. As one witness told the Committee, "the window of opportunity for Canada to change the dynamics of the flow of goods and to have a competitive position with respect to North American access will close in the next five to six years". The following sections of the report outline key areas of concern and our recommendations for their resolution.



## KEY AREAS OF CONCERN FOR WITNESSES

Having heard from a large number of witnesses in Ottawa, Vancouver, Prince Rupert, Montreal and Halifax, the Committee has determined that the principal areas of concern for container transportation system stakeholders generally have to do with the reliability of surface transportation services, the climate for investment in system capacity and the impact of federal regulations on overall operations. Specific issues are explored in the following sections, which – in many cases – reveal overlap between the stakeholders' concerns and interdependent recommendations. For example, witnesses' views and federal policy suggestions in the area of customs policy also have a bearing on the discussion of environmental issues and rail services.

### A. RAILWAY SERVICES

The Committee heard that there is substantial tension between the federally regulated Canadian Class 1 freight railways (i.e., CP Rail and CN Rail) and downstream industries in some parts of the country but not in others. Container shippers and container terminal operators from Western Canada were generally displeased with the level of service they received from both Class 1 railways and particularly from CN Rail and felt that they were at "the mercy of the railroads". On the other hand, stakeholders in Central Canada were generally satisfied with the rail services they received, although they noted a distinct difference in the attitudes of the two railways towards their customers. The following sections present what the Committee learned about freight rail operations and their impact on the industries that depend on them.

#### 1. Rail operations

*"The key to CN's success is about balancing our crews, locomotives and cars. If they get out of sync, it kills us. It is no different than an airline. They must come in and go out loaded. We have to turn the asset and make it sweat."*

*Paul D. Waite  
Vice-President, IMX, CN*

The Committee was told that the Canadian Class 1 freight rail network is a competitive continental network reaching south to the Gulf of Mexico, east to the Atlantic Ocean and west to the Pacific Ocean. In fact, by virtue of their connectors into the United States and their streamlined operations, Canadian Class 1 freight railways can get to the

major U.S. freight hub in Chicago from Canadian West Coast ports between 2 and 49 hours faster than American railways from American West Coast ports. CN Rail can get from Prince Rupert to Chicago in 100 hours and to Memphis in 117 hours. The Committee also heard that CP Rail's 33-hour service between the Port of Montreal and Chicago made this route very competitive for Chicago-bound container traffic.

Canada's Class 1 freight railways have been more financially successful in recent years, reportedly due to the evolution of their business model. Their current business model embraces "full asset utilization," which means that the railways deploy the minimum volume of assets they believe is required to operate efficiently; railway equipment is never idle and is always earning revenue. This model calls for direct routes, because switching reduces system velocity and limits the earnings from their assets, and balanced (i.e., comparable volumes in both directions) traffic. One of the Class 1 railway companies told the Committee that their operation was comparable to that of an airline in that both needed to balance traffic, crews, locomotives and cars, and to maximize the operating hours of their assets in order to achieve overall efficiency and make money.

The Committee learned that intermodal shipments are the fastest growing freight segment for CP Rail and CN Rail. Intermodal represents 29% of CP Rail's \$1.3 billion revenue and is growing at close to a double-digit rate annually. Most of CP Rail's intermodal traffic is coming through Vancouver and the company expects to see increased growth in container volumes through Vancouver for Chicago. Intermodal is a \$1.5 billion piece of CN Rail's \$7 billion business – roughly 20% of revenues, and is growing at between 11% and 13% per annum.

Railway companies may increase rail capacity to accommodate growth in demand in a number of ways, including more coordination with partners, better deployment and management of crews and rolling stock, and the addition of rolling stock and crew. The railways tend to opt for the lowest-cost options first, however, and reserve major capital investments until all other capacity-enhancing initiatives are maximized and once there is some assurance that demand will be sustained. For example, the Class 1 railways signed an agreement to share track around Vancouver in 2001, which increased rail efficiency in the area by 32% on average. More recently, CP Rail invested \$180 million in its network between Moose Jaw and Vancouver, achieving an operational capacity increase in the west of about 16%. Representatives from CP Rail estimated that CN and CP Rail would need to invest \$2 billion jointly over the next twenty years to accommodate container growth in Vancouver.

## 2 Impact on Downstream Industry

*"We order the labour and if the cars do not show up, then we call that bluff."*

*Bob Pearson  
Executive Vice-President  
Forest Surrey Mills*

The prevailing view of container shippers and container terminal operators in Western Canada is that the full-asset utilization model followed by Class 1 freight railway companies does not serve them well. The Committee was told that the operating model leaves the railways with very limited capacity to deal with operational emergencies. Furthermore, the Committee heard that operational emergencies seem to occur at a somewhat predictable frequency because Canada's weather quite routinely disrupts railway services. For example, the very cold weather typical of the Prairies forces the railways to run much shorter trains because the track becomes more vulnerable to damage at low temperatures. Also, rock and mud slides regularly threaten to damage or block track in the mountainous regions of British Columbia. Having extra locomotives and rail cars available can mitigate the impact of these events on shippers, but the railway business model makes extra equipment scarce. All witnesses that commented on this issue acknowledged that winter 2006-2007 was the worst winter in recent years for Class 1 freight service failures, but differed on whether the railway companies had prepared adequately to minimize the service disruptions. Representatives of container shippers and container terminal operators accused the railways of failing to prepare adequately. The railway companies, however, claimed that it would have been impossible to prepare for the multiple weather-related disruptions to operations both on- and off-shore last winter.

Another aspect of the full asset utilization model, the railways' preference for balanced traffic, leads to shortages of container equipment for export and domestic shippers in Western Canada. Western container terminal operators told the Committee that the railroad was the most important piece of infrastructure in a marine terminal operation, yet trains do not arrive on time or with sufficient cars. If there is a backlog of import containers on the terminal, a supply of empty cars is needed to clear them, but the extra empty cars represent a cost for the railroads that they seem unwilling to cover. Western container terminal operators said that they depend on the railways to deliver export and remove import containers from their facilities but are without recourse when railway service is poor because there is no commercial relationship between them. One Vancouver facility was backlogged with containers for two to three weeks in February 2007 when the promised railcars did not arrive, but had no way to hold the railway accountable.



Although the Committee was told that the Canadian railway industry was rated the most competitive rail system in the world in 2005, the Committee also heard from representatives of western container shippers that they felt they were at the mercy of the railways. One witness believed that the railways abused their monopoly power over export shippers in some regions by increasing rates until it became competitive for the exporter to move the shipment by truck. Other western shippers reported that they had been forced to ship their product to Vancouver by truck because they did not receive the railcars they needed.

Witnesses before the Committee provided two examples of industries in the west hit particularly hard when railway service fails to meet demand: export loaders in Vancouver and the pulse shippers on the Prairies. Lack of capacity in the rail industry has forced the export loaders to cover the costs of overhead, equipment and labour even though the railway does not provide cars for them to operate. The export loaders must accept the rail cars they are given because they have no recourse when there are not enough. The Committee also heard that strikes in the rail industry have such a negative impact on Canada's pulse producers that they consider trucking their product to port, which is not a sustainable alternative. According to industry representatives, the rail strike in spring 2007 brought the Canadian pulse industry to its knees, causing millions of dollars in losses daily, the closure of businesses and employee lay-offs.

Witnesses representing various downstream industries made some recommendations for increasing the rail capacity available for domestic and export container movements. One non-legislative remedy suggested to motivate the railways to provide more capacity to the container supply chain was for shippers and the ports to cooperate and demonstrate to the railroads that there was sufficient traffic to support additional services. Another witness suggested that the only way to make the railways invest in rail cars in order to be able to reposition empty containers was to pay them more. (TSI) Although a number of witnesses advocated greater accountability on the part of railways towards their customers and other players in the supply chain, there was no consensus on how this could be achieved. Some witnesses thought that incentives should drive accountability whereas another felt that the Canada Transportation Act should be amended to require the railways to develop a service agreement with third-party terminals. It was recommended that the federal government conduct a level of service review on the Class 1 railways, which could benefit both the railways' customers as well as third party terminals.

To address the apparent lack of competition between railway companies in some regions, some witnesses raised the issue of forcing railways to allow other railways access to their infrastructure. They acknowledged, however, that such a legislative remedy may not be realistic.

Representatives from the railway industry assured the Committee that they planned to invest adequately in the intermodal system to accommodate future growth in

containerized traffic. One company suggested to the Committee, however, that a stable regulatory environment would help make the railways comfortable spending the amount of money necessary to do so. Witnesses also suggested that amendments to the capital cost allowance rules for railways would help address a regulatory imbalance with the United States and allow the railways to purchase new equipment faster. Another company recommended that other players in the intermodal supply chain could do more to increase capacity in the surface transportation system. For example, railways operate 24/7 but other parts of the supply chain, such as warehouses, only work five days a week or have scheduled shutdowns, such as the marine terminals. The Committee heard that the capacity of one rail intermodal terminal was increased simply by smoothing freight over seven days instead of five and adding two more shifts a day. It was suggested that others would do well to follow that example.

In Central Canada, witnesses generally had no complaints about rail services. The Committee heard that rail capacity is also not an issue in Southern Ontario because there is sufficient competition between the railways and the trucking industry in this market. By all accounts the container terminals at the Port of Montreal do not have the same problems with rail service as they do in Vancouver. The Committee heard that the Class 1 freight railways typically provide enough rail cars when they say they will. Furthermore, the Montreal container terminal operators and the railways reported that there was good dialogue and cooperation between them. In spite of this reportedly functional relationship, the operators of the marine container terminals in Montreal told the Committee that they found CN Rail less responsive to their needs than CP Rail.

Witnesses in Atlantic Canada generally expressed a similar view as the witnesses in Central Canada. They felt that the railways were providing good service in a timely manner with no shortage of equipment.

As can be seen from the testimony, with respect to railway services, witnesses generally had two major concerns: service disruptions and lack of accountability for poor service on the part of the railways towards its customers and downstream industries. We are concerned that unless these issues are resolved, they will further add to the perception that Canada has an unreliable place to do business.

The Committee is aware that the government has committed to stakeholders that it would undertake a review of railway service within 30 days of the amended Canada Transportation Act receiving Royal Assent. Since the Act received Royal Assent on 28 February 2008, the government is establishing the terms of reference for the inquiry. We believe that this inquiry would be the appropriate venue to address many of the issues raised regarding railway service complaints and possible changes to the federal capital cost allowance rules.

Therefore, the Committee recommends that:

1. The government examine an adjustment to the capital cost allowance to encourage railroads to accelerate investment in new equipment.
2. The government examine the reasons for and take appropriate actions to address:
  - the lack of availability of rail container equipment;
  - the lower level of service and higher freight rates to “captive” shippers;
  - the lack of consultation between the railroads, shippers and ports regarding service delays; and
  - the lack of accountability on the part of the railways in dealing with shippers and ports regarding these issues.



## B. TRUCKING SERVICES

The Committee learned that the trucking industry specializes in shipping relatively high value, lightweight materials such as television sets and razor blades. Trucking services are particularly attractive to shippers because they offer flexible, door-to-door service and time advantages over other modes. The trucking industry in Canada comprises mainly relatively small companies, 90 percent of which have less than five trucks, and employs over 250,000 people. The following sections describe what the Committee learned about how government regulation affects productivity in this sector, how labour and skills shortages threaten the supply of some trucking services, and also about regional trucking issues.

### 1. The Canadian Trucking Industry

*"The trucking industry plays a critical role in freight transportation in Canada. We handle about 70 per cent of goods by value that move in Canada over 60 per cent of our trade with the United States."*

*Paul Landry  
CEO, BC Trucking Association*

The Committee was told that, unlike what appears to be the case for rail, the Canadian trucking industry always responds to demand, even to its detriment. One witness said that drivers will go after any cargo, anytime and at almost any price. The suggestion that truckers sometimes under-price their services was substantiated by a representative of the trucking industry. Another witness told the Committee that it was almost impossible to earn a living in the trucking industry while playing by the rules, because truckers will work under the table and not respect regulations in order to work. One union representative pointed out that when truck owner-operators are not making enough money, their trucks are not properly maintained, they pollute more and become less safe.

A representative of the trucking industry in Quebec reminded the Committee that, although it seemed like the federal government would like to shift as much cargo as possible from the roads to the railways and the waterways; a truck is always needed at the beginning and the end of the container's journey. In spite of trucking services being essential to the movement of containers, the Committee was told that federal policy has had a negative impact on the trucking industry. For example, the federal government has not supported the adoption of the newer, more productive technologies through tax credits or accelerated

depreciation. Industry representatives believe that the trucking industry is the only sector of freight transportation that is not subsidized. On the issue of modal shift, a representative of the national trucking industry told the Committee that probably only 10% of freight traffic could as easily be carried by rail as by truck. Both rail and trucking have roles to play in the freight transportation system, which are really quite different in most cases, and it is the shipper that chooses the mode of transportation that best suits them.

The trucking industry's ability to meet demand for container transportation also appears to be threatened by factors affecting the labour force and labour productivity. The Committee heard that there are current and anticipated labour shortages in the trucking industry, particularly in the long-haul sector. Demographics are expected to exacerbate the labour shortage as trucking will lose workers faster than other industries due to the advanced age of the average worker. It is expected that the trucking industry will lose 37,000 drivers per year for the next 10 to 15 years. Furthermore, witnesses told the Committee that trucking may have trouble replacing retiring truckers because of the long hours in long-haul trucking, the complex regulatory environment and the general lack of respect for truckers, which deters new recruits to the industry. Witnesses told the Committee that there was already a skills shortage in the trucking industry because, although commercial driving licenses are easy to obtain, the drivers also need to be computer literate and knowledgeable about cross-border regulation. Although immigration policy has been suggested as a solution to the labour shortage, and some provinces have set up truck driver immigration programs, truck driving is not considered skilled employment with respect to national immigration policy. As such, immigration may not yield a sufficient number of truck drivers to address the problem.

The Committee also heard that federal regulations and a lack of harmonization among provincial regulations have reduced labour productivity in trucking. For example, the new federal trucking hours-of-service regulations that came into force at the beginning of 2007 reduced the work-to-rest ratio for truckers and are expected to increase the number of truck drivers required by 5%. With respect to provincial regulation, double trailer trucks ("longer combination vehicles" or LCVs) are not permitted in Ontario or the Maritimes. As there is a growing demand for containers to be trucked from Vancouver to Montreal because of problems with rail service, the lack of harmonization between the provinces reduces productivity. One witness suggested that harmonization of the regulatory regime in Canada could make truck drivers' work less complicated, while another told the Committee that if driver efficiency were improved, the labour shortage might not be so serious.

## 2. Regional Trucking Issues

*"The reality is that when trucks arrive in the container yard, it is not unusual for a driver to wait anywhere from two to three hours, and sometimes four hours to get a container. It is horrible."*

*Claude Robit  
President and Chief Executive Officer  
Robit Transport Inc.*

In the summer of 2005, trucking services to Vancouver container customers and terminals were largely withdrawn for a number of weeks due to a rate dispute. One witness felt that a surplus of short haul trucking labour in the Vancouver market had put downward pressure on rates in the Lower Mainland and may have partly caused the 2005 dispute because there was not enough work for everybody. The dispute was resolved through a mediated Memorandum of Agreement (MOA), which imposed minimum rates for container truck services.

The Committee heard from trucking industry representatives that circumstances in the Vancouver container trucking industry had improved since 2005. A truck licensing system in Vancouver has led to a more stable business model of company-owned equipment and employee drivers, taking the issue of unpaid time out of the rate equation. Terminals have increased their hours of operation, added more equipment and introduced reservation systems, all of which have increased trucker productivity. Finally, there has been a degree of penetration by organized labour, and contracts have replaced what the MOA was designed to accomplish. A port industry representative confirmed for the Committee that the trucking industry serving Vancouver's container ports had been serving the port better since the MOA had been in place. The representative of the provincial trucking industry concurred, stating that Vancouver terminal managers appeared committed to improving productivity and working with the trucking industry.

If a similar dispute should arise again, representatives of the British Columbia trucking industry told the Committee that the federal and provincial governments should exercise swift, certain and severe enforcement of the law to prevent a service disruption. Furthermore, the provincial trucking industry feels that the marketplace should establish compensation rates for container trucking and does not approve of the way in which industry participants were driven to the MOA. Conversely, representatives of the unionized container truckers told the Committee that there should be legislation that provides for minimum payments to container truck drivers to prevent another work stoppage and to prevent further degradation of Vancouver's reputation for service reliability overseas. This



came about in August 2007, when the MOA was replaced by federal regulations upon its expiration. Representatives of the national trucking industry told the Committee that it did not support the federal regulatory intervention in the Vancouver container trucking industry. They felt that the regulations set an undesirable precedent for other sectors of the transportation industry and were contrary to section 5 of the Canada Transportation Act (which sets out national transportation policy).

The Committee heard that the problems related to the trucking industry in Montreal were somewhat similar to those experienced in Vancouver prior to 2005. Apparently, container truckers in Montreal are given a wide window to pick up or drop off containers at the terminals, and drivers spend much of their day waiting because there is no coordination between the management of the container piles in the yard and scheduling of the trucks. A representative of the local trucking industry told the Committee that truckers needed to make appointments to drop off loaded containers at the Montreal container terminals two days ahead of time and to accept whatever time slot was offered. The Committee heard that it was not unusual for truckers to wait from two to six hours to pick up or deliver containers at the port and the railway yards only to find their retail and warehouse customers closed when they finally got there. Given the amount of time truckers must wait and the limited schedule their customers work, a driver must be very organized to make three paid trips per day.

Other container terminals, such as those in Vancouver, are able to give truckers a more precise time window because they manage their storage yards with sophisticated information technology. None of the three international container terminals in Montreal has a computerized reservation system. In their defence, the marine terminal operators suggested that their average truck turn around times were acceptable at between 20 and 25 minutes.

Stakeholder recommendations for improvements in trucking in Vancouver and Montreal generally pertained to commercial decisions on the part of port authorities and terminal operators. For example, one witness reported that, although there are uniform security regulations at the ports, they are not applied in a standardized way at Quebec ports. As the port authority security rules vary from one federal port to the next, truckers suffer long, complicated and redundant security checks. Therefore, it was recommended that the port authorities implement uniform security systems so that a trucker with clearance for one federal port also has clearance at another. It was also recommended that the terminal operators at Vancouver ports should enhance their reservation systems to allow trucking companies to both pick up and drop off containers with a single reservation to reduce wait times. In order to improve truck driver productivity in Montreal, a witness recommended that other parts of the supply chain extend their hours of operation.

The Committee recognizes that the trucking sector is a critical segment of the container transportation system and that addressing such issues as the introduction of new technologies and alleviating the driver shortages are critical to the seamless operation of the

supply chain. We believe that the government should look at the possibility of providing tax credits or accelerated depreciation on the adoption of new technologies by the trucking industry. On the regulatory side, we would encourage the federal government to urge the provinces to attempt to harmonize trucking regulations across the country. Finally, the issue of the skills shortage in the trucking industry must be dealt with in order for the industry to meet the demand for container transportation in the future.

Therefore, the Committee recommends that:

- 3. The Federal Government support the adoption of new technologies by the trucking industry through tax incentives and accelerated depreciation.**
- 4. The Federal Government enable Citizenship and Immigration Canada to classify long-distance truck drivers as skilled labour to allow more foreign workers to take advantage of immigration policy in Canada.**
- 5. The Federal Government work with the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) to harmonize trucking regulations across the country.**

## C. CUSTOMS POLICY

Various witnesses explained to the Committee that, due to the use of ever larger ships for transporting containers, the cost of shipping an individual container has steadily declined. As a result, the number of lower value commodities – for example, lumber, wastepaper, lentils, peas, beans, soybeans and alfalfa – for which container shipping has become an economic option has grown. The Committee heard that container shipping is an attractive transportation option for such commodities and almost essential to market some of them. Commodity producers across Western Canada told the Committee that, despite an increasing number of empty international container equipment moving west to the ports back to Asia, there is a shortage of empty containers. Most witnesses recognized that there is little economic incentive for the owners of international container equipment to serve Canadian producers over higher yield import loads, but they also felt that Canada's custom policy towards international container equipment contributed to the shortage of empty container equipment available to them. The following sections describe the factors that witnesses believed contributed to the shortage of empty containers in Canada and the problems this shortage causes for agricultural producers in particular.

### 1. The Shortage of Empty Containers

*"It is critical to understand that exports in containers are subsidized by the imports. As soon as the cost of handling that export exceeds the value of the subsidy, then they will not be available."*

*Chif Stewart  
Vice-President, Operations  
DP World Vancouver*

The Committee learned that there is a natural imbalance in Canada's containerized trade, with roughly three import loads to Central Canada for every export load. It is in the interest of the shipping line, which owns the international container, to move the empties back to Asia as quickly as possible for another load of high revenue imports. It does not concern the shipping lines that the volume of empty containers moving through Canada is increasing because they are able to recover the cost of the empty export move from the revenue of the import move. Repositioning empty international containers to serve domestic producers would reduce the number of high revenue cycles the container can make in a year and the shipping line's revenue. Just like the railways, the shipping lines need to have their assets moving and earning revenue in order to make money.



In addition to the shipping lines' lack of motivation to stop the equipment for export or domestic loads as they cross the Prairies, fewer international containers pass through inland markets today than in years past. The Committee heard that the contents of most international containers used to be distributed from Toronto and Montreal but that has since changed. Today, many of the major retail stores that import their goods in containers have distribution centres near the western ports. As such, cargo is increasingly transloaded from 40-foot international containers into 53-foot domestic containers to mix the loads for further distribution.

One witness told the Committee that one approach that might relieve the container shortage would be to use financial incentives. He suggested that perhaps a \$100 surcharge be placed on every container coming into Canada and then giving it back to the railroads when they fill a container going out. In other words, begin using financial incentives to change behaviour, so that the railroads will ship full containers out. This means that they will spend money organizing their system (e.g., perhaps investing in inland terminals) to be more oriented to filling empty containers. Currently, they have no incentive to do this.

## 2 The Additional Problem of the Customs Tariff

*"My view is that the Canadian cabotage policy for containers is penny-wise and pound foolish."*

*Dr. Barry E. Prentice, Professor  
Asper School of Business  
University of Manitoba*

Witnesses also told the Committee that Canada's customs tariff on international container equipment had a negative impact on the number of empty containers available to domestic producers. Representatives from the Department of Finance explained to the Committee that tariff item 9801.10.00 set out the conditions under which international container equipment may be imported tax-free into Canada from non-NAFTA countries and used to move freight within the domestic market (otherwise known as "cabotage"). The Committee learned that the tax exemption is for point-to-point freight movements in Canada incidental (i.e., back to the port of origin) to an international move within 30 days of entry or up to 24 months later under additional conditions. As such, there is a disincentive for the owner of the international container equipment to allow the containers to be used in a manner that does not qualify for the exemption, such as a deviation from the original route

or more than one revenue move, because duty and the GST on the assessed value of the container would apply.

According to officials from the Department of Finance, the tariff-item is a long-standing provision of the Canadian tariff and the restriction on cabotage was put in place for the purpose of tax equity. Furthermore, the Committee heard that without cabotage restrictions in place, there would be an incentive for shippers to get containers from outside the country rather than from domestic suppliers. In contrast, a witness told the Committee that the U.S. cabotage rules respecting international container equipment allow 365 days of unrestricted duty-free freight movements in the United States and the container does not have to leave by the port where it entered.

A number of witnesses believed that the customs tariff on international container equipment in Canada had a negative impact on Canadian shippers, the environment, intermodal surface transportation service providers and Canadian retailers. Canadian shippers suffer as a result of the customs tariff because the restrictions on cabotage movements further limit their access to international container equipment for domestic and international distribution. Since empty container movements take up as much capacity and create nearly as much pollution as a full container, the Committee heard that relaxed cabotage rules would generate environmental benefits associated with fewer empty container movements. For example, fewer empty container movements would lead to reductions in fuel consumption and emissions from container transportation, and would create surface transportation capacity without any additional investment in infrastructure. The Committee was told that many countries were moving towards relaxed cabotage as a costless way of increasing transportation capacity. If this were to happen, Canadian retailers and transportation providers such as Canadian Tire and CN Rail could retain more of their capital for other investment purposes.

One witness argued that the inefficiency and additional costs imposed on Canadian industry by Canada's current cabotage regulations are widespread and significant. It was suggested to the Committee that the winners of relaxing the cabotage rules on international containers in Canada would be:

- Farmers and exporters – through a greater supply of international container equipment at potentially lower costs;
- Railways – due to increased capacity from fewer empty moves;
- Port authorities – as they will become more attractive to shipping lines because they can offer revenue backhaul opportunities; and
- Consumers – as they may benefit from lower distribution costs.

Conversely, the losers of more relaxed container cabotage regulations would be container stuffers that convert truck shipments into container loads and vice versa.

The Committee was told that the impact on the federal government of relaxing the cabotage rules was not expected to be significant. The revenue from the tariff item appears to be minimal as most containers leave the country before the exemption expires. One witness believed that the increased economic activity generated by a more relaxed container cabotage regime would more than offset any tax losses that might be incurred by the loss of federal revenue from customs duties.

Some witnesses held the view that the best outcome would be for Canada to replicate and harmonize cabotage rules with those in the United States, thus creating a seamless North American market. At the very least, it was recommended that Canada drop the restriction on domestic movements since that aspect of the regulation is probably more hurtful than the number of days a foreign-owned container is allowed duty-free in the country. Also like the United States, it was recommended that Canada allow non-vessel-operating common carriers, such as web-based load brokers or equipment brokers, to operate under the exemption. These businesses do not own the equipment but buy, sell and provision equipment for carriers.

Representatives from both Class 1 railways agreed that more relaxed cabotage regulations on container equipment would make Canada more competitive for North American containers. The Committee was told that more flexibility for cabotage movements could allow the railway to load a container with domestic freight back to the coast and mitigate the cost for steamship lines. Apparently, such a regulatory change would be of particular benefit to Newfoundland, which is expensive to service with international containers under the current regulations.

When they came before the Committee, Transport Canada officials admitted that stakeholders and experts had raised the customs tariff as a problem. They indicated that Transport Canada was examining the issue and allowed that some competitive gains might be easily achieved through minor changes to public policy and regulation. Interestingly, Department of Finance officials told the Committee that they had never received any complaints about this customs tariff.



### 3 The Plight of Canadian Agricultural Producers

*"When commodities were king, we could ship them in bulk. Now the customer is king, and they can get said globally very choosy. Therefore, we have to package it, and to package it, we have to put it into containers, and it cannot be tampered with seven times."*

*Doug Campbell  
Campbell Agri Business Strategists*

The Committee learned that the volume of agricultural product moving in containers around the world is growing. One witness told the Committee that he expected that the majority of grain world-wide would be moved in containers by 2040, a method which started in the 1970s. Some buyers prefer smaller loads than available in the bulk system, as they are easier to finance. Australia has experienced a surge in demand for its wheat since it started loading it into containers. The Committee was told that some emerging markets, such as China, prefer to receive grain in containers because grain processing is done inland. The Canadian Wheat Board has been known to fill some containers with grain at a customer's request.

Witnesses told the Committee that, in order to be competitive on world grain markets, Prairie farmers need to package their product and deliver it undiluted and undamaged to customers in containers. The advantages to grain shippers of using containers for shipments are that containers combine both storage and transportation, preserve the identity of the grain and reduce the amount of handling, which damages the product. The buyers of grain benefit from containerized transportation because it presents an opportunity for just-in-time logistics and lower inventory costs. When all things are considered, the prices between bulk and container shipping are more or less competitive and sometimes containerized transportation is less expensive. One witness told the Committee that the disadvantages of using containers for grain are that, currently, there are few loading facilities and that the bulk system could become obsolete. Another witness disagreed that the bulk system would be eliminated; however, arguing that some customers would still want blended wheat.

Containerized transportation is not just an option for grain, but also for other agricultural products such as pulses. The Committee heard that Canada is now the largest producer and exporter of peas and lentils in the world and a leader in the production of chickpeas and legumes. As a leading exporter, the Canadian pulse industry relies heavily on

the ability to ship small lots to various countries around the world as very few buyers on the world pulse market have the ability to handle bulk vessels or have a bulk distribution system inland. A representative of the Canadian pulse industry told the Committee that the demand for containerized pulses is also driven by the need for food quality and safety assurances, as well as traceability and identity protection. Although movement of product by container is key to this industry, only half of the total export tonnage is moved by container. Recognizing that there is little incentive for the owners of international containers to slow down their asset cycles by repositioning containers for commodity exports, the pulse industry told the Committee that its challenge is to figure out how to use more containers without affecting their cycle time.

Due to the competitive benefits of using containers for shipping agricultural products, it was generally the opinion of witnesses who commented on this issue that producers would benefit from changes in the cabotage regulations, which restrict the domestic use of international container equipment. The availability of international container equipment is important because agricultural shippers require the high strength 20-foot international containers for their agricultural product. Ideally, farmers would be able to load their product into containers at the point of origin instead of shipping the crops by hopper car to the port to be transloaded. If, as a result of relaxing the cabotage regulations, the cost of using international containers came down, there would be even more demand for containerized transport from agricultural producers. Research has shown that higher transportation costs reduce Canada's export sales of lentils alone by \$10 million annually. If that result was extrapolated across all crops, there would be a large opportunity cost for Canadian exporters from not relaxing cabotage regulations on international containers. One witness suggested an alternative policy measure to end the shortage of containers available to grain producers, which was for the federal government to invest in half a million containers for grain movements instead of subsidizing the movement of grain in hopper cars.

Another witness felt that moving agricultural product from the bulk system to containers may not be as easy as other witnesses had suggested. The Committee was told that using 20-foot containers for agricultural product may present operational problems for the railways. Apparently the railways prefer to cap high capacity 20-foot containers with a single 40-foot container, which may not be in sufficient supply on the Prairies. Secondly, the Committee heard that high capacity 20-foot containers full of agricultural products are hard on the rail tracks due to their weight, therefore the railways may prefer to ship agricultural products to the coast in hopper cars for transshipment into containers.

The Committee was struck by the fact that the majority of witnesses wanted changes to this system. They strongly believed that Canada should harmonize its customs regulations with those of the United States. We also note that the Minister of Transport told the Committee that Transport Canada has commissioned a review of the regulations governing international marine containers and we would encourage the department to ensure that this study examine the possibility of harmonizing our regulations with those of the United States. In addition, we believe that the department should consider the use of non-regulatory

measures, such as financial incentives, to increase the number of containers available to Canadian shippers.

Therefore, the Committee recommends that:

6. **Transport Canada negotiate harmonizing its container regulations with those of the United States, in order to increase the supply of empty containers to Canadian shippers.**
7. **The government remove the Customs Tariff on the point-to-point movement of containers in Canada in order to increase the number of containers available to domestic shippers.**



## D. PORT AUTHORITY POLICY

*"The Canada Port Authorities must provide a percentage of revenues back to the federal government based on their gross revenue. They must pay property taxes. Seattle and Tacoma do not pay property taxes. In fact, they have taxing authority. They tax the local municipalities to help operate the port. They do not provide any subsidy or funding back to their state government... That is why we do not get many American containers coming through the Vancouver Gateway, because the cost differential is not there."*

*Dr. Michael C. Ircha  
Professor of Civil Engineering  
University of New Brunswick*

The container terminals in Vancouver, Prince Rupert, Montreal and Halifax belong to the system of federal ports that make up the National Ports System. The federal government owns the infrastructure and property at these sites, but their operation and management was transferred to newly established corporate entities called Canada Port Authorities in 1998. These Canada Port Authorities are governed subject to their corporate Letters Patent and the Canada Marine Act.

Canada Port Authorities (port authorities) are non-share capital, not-for-profit corporations with boards of directors appointed by the federal, provincial and municipal governments. Transport Canada officials told the Committee that the boards of directors run port operations quite autonomously and that Transport Canada was not involved in the day-to-day operations of these ports. The Committee further learned that the relationship between the port authority and the container terminal operator is generally that of landlord and tenant. The port authority provides terminal operators with the ground and sometimes an administration building in the lease whereas the terminal equipment is typically owned by the terminal operator. Construction projects, such as a new berth, are generally a matter of negotiation between the port authority and the terminal operator.

Although the port authorities and their boards of directors control day-to-day port operations, the Committee learned that various instruments of federal policy restrict or prohibit certain business decisions. For example, if the port authority wanted an increase in its borrowing limit, which is set out in its letters patent, a federal government decision and

authority from the Treasury Board would be required. The Committee also heard that the Canada Marine Act:

- requires port authorities to consult Transport Canada if they want to change the nature of a piece of land in their jurisdiction;
- only allows the port authorities to borrow against their revenues, not against federal land within their jurisdiction, so that debtors cannot hold the federal government responsible; and
- stipulates that the port authorities must pay a stipend to the federal government based on their gross revenue.

The port authorities are also required to make payments in lieu of property taxes on the federal land. In contrast, U.S. ports do not pay property taxes or provide any funding back to their state government. The Committee was told that these differences between Canadian port authorities and U.S. ports make them less competitive for U.S. bound containers.

A few of witnesses told the Committee that they thought the financial controls over port authorities were excessive. The most common recommendation was to give the port authorities more freedom to borrow and, hence, invest. One port authority representative told the Committee that Transport Canada oversight of financial matters was not necessary considering that the port authorities are required to have financial statements audited. This port authority representative also took issue with some of the other federal requirements on port authorities, such as the charge on gross revenue levied by the federal government. It was recommended that the charge be calculated based on net revenue instead, because private corporations pay dividends on net profit so the port authority, which is held to commercial principles, should too. Payments in lieu of property taxes on behalf of the federal government were also objectionable to one port authority representative because the taxes pay for services the port does not receive. One port went so far as to say that it would prefer outright privatization of its port so it could more easily raise capital for expansion in the private market. It was also recommended that port authorities:

- have more freedom to invest profits in higher return financial assets;
- not have to pay for Canada Border Services Agency offices; and
- be able to share the cost of dredging with other ports that benefit from it.

One witness commended the federal government for the speed with which it had progressed with its initiative to create a single port entity in the Greater Vancouver area. Departmental officials had told the Committee that recent economic trends had provided

strong support for exploring the potential for amalgamating the Vancouver, North Fraser and Fraser River Port Authorities and entered into discussions with the ports in July 2006. The benefits of amalgamation were seen to be more integrated land use planning, coordination of operations and a unified port marketing strategy. One witness recommended that Canada continue steps towards port rationalization.

In Halifax we heard not only of the operations of the Halifax Port Authority but also of private sector port development at Melford and Sydney. While the private sector developments are in their early stages, it will be interesting to observe their progress and to see how these three ports market their container services. This will be especially critical to the success of Atlantic Canada's container ports, in that we were told that much more marketing is required to capture markets and grow the container business.

Another critical issue that was raised by some witnesses was that urgent action is needed to resolve First Nations issues in order to facilitate the ability to plan and develop the infrastructure around ports. They urge the Federal Government to deal with these in a timely manner so port expansion is not unduly delayed and potential investors are reassured that projects will be completed within a reasonable time frame.

We would note that Bill C- 23, An Act to amend the Canada Marine Act, the Canada Transportation Act, the Pilotage Act and other Acts in consequence which proposes amendments that could make it easier for port authorities to borrow in capital markets and would provide them with unprecedented access to federal contribution funding. This bill is currently before the House. Witnesses, while generally supportive of the bill believe that more could be done to enhance the financial position of the ports. They suggest that ports be allowed to issue tax-free bonds as is the case of their counterparts in the United States and pay the federal stipend based on their net, not gross, revenues. Since these recommendations are consistent with the recommendations contained in the 2003 report of the Canada Marine Act review panel we would encourage the government to examine the possibility of implementing these measures.

Therefore, the Committee recommends that:

- 8. The government implement the recommendations contained in the 2003 report of the Canada Marine Act review panel which called for the ports to be able to issue tax-free bonds and pay the stipend based on their net, not gross, revenues.**



## E SHORTSEA SHIPPING

One witness told the Committee that shortsea shipping (i.e., putting cargo on barges for coastal movements) was the new frontier for freight transportation. In Europe, shortsea shipping is seen as a solution to gridlock, losses in productivity from delays and the adverse environmental impact of goods transportation. Today shortsea shipping carries 40% of all goods transported within Europe whereas trucking carries 45%. The following sections describe what the Committee learned about the potential for, and impediments to, the development of shortsea container shipping in Canada.

### 1. The Potential for Shortsea Container Shipping in Canada

*"Short-sea shipping along the Seaway and Great Lakes system [is] one solution to ease the pressures on our overloaded land-based transportation system, and to add much needed capacity to Canada's transportation system as a whole."*

*Richard (Dick) Corio  
President and Chief Executive Officer  
St. Lawrence Seaway Management Corporation*

According to some witnesses that came before the Committee, shortsea shipping offers various ways to increase the capacity and efficiency of Canada's containerized freight transportation system. For example, shortsea shipping services could allow major hub container ports to be established in Canada and containers to be transhipped to U.S. ports without raising cabotage issues. One witness thought that shortsea shipping was one of the few avenues left to deal with the Asian import crisis already clogging the container terminals, railways and roads. The Committee learned that another form of shortsea shipping, i.e., loading and unloading container vessels with barges, allowed China's Pearl River delta to develop into the most productive region in China. Such shortsea shipping activity presents an opportunity for communities on the east and west coasts of Canada, as well as along the St. Lawrence Seaway, because they will never have the land infrastructure to allow them to connect with the larger markets in their respective regions.

The Committee heard that every Canadian would benefit from container shortsea shipping along the St. Lawrence/Great Lakes corridor through the facilitation of the movement of goods and, indirectly, people. It was suggested that the St. Lawrence Seaway could support Canada's effective management of increased container shipments, ease congestion on highways and railways and do it in a manner that is environmentally

responsible. As the Seaway is currently operating at 60% capacity, it has the infrastructure in place to handle significant volumes (250,000-300,000 TEUs annually) of containerized freight on vessels carrying up to 1,000 TEUs each. Supporters of shortsea shipping along the St. Lawrence Seaway acknowledged that it might not be a suitable service for just-in-time shipments, but could be in cases where regular, reliable shipments are required. Although the Seaway will probably not be the primary mover of containers, it was suggested that the Seaway could be part of a matrix of solutions, such as a relief valve for the surface network. An advocate for a container feeder service along the Seaway argued that the proposition would make more economic sense as challenges linked to congested rail and land arteries continue to escalate. Similarly, a representative of the manufacturing industry put forth that a shortsea container service on the Great Lakes might be the easiest way to speed up the border process as it would reduce congestion at the land border crossings.

The Committee heard that there is enormous potential for container traffic on the Great Lakes. One witness told the Committee that it would not be possible to build enough roads in the next 50 years to accommodate traffic growth in Southern Ontario and that a modal shift would be necessary. Shortsea shipping could be a solution to the problem if containers or truck trailers could be shipped across the Great Lakes, taking them off the bridges and highways and saving time and fuel. For example, General Motors is currently loading truck after truck and putting them on the 401 to join the congestion on the Ambassador Bridge to Detroit when the Port of Oshawa is 150 meters from its plant. One witness told the Committee that the cross border surface traffic generated by an automobile produced in Canada could be cost-effectively shifted to the water. In order to take advantage of this opportunity, however, container handling infrastructure and customs facilities would have to be put in place at Great Lakes ports. Apparently, it is possible to turn any port into a container-handling port with as little investment as a \$3 million onshore crane and a barge service. Considering the benefits of shortsea container shipping on the Great Lakes, and the relatively modest cost of the infrastructure, one witness told the Committee that it was imperative that Canada take immediate and urgent action to do something about allowing the movement of barges across the Lakes.

Shortsea container shipping services between Halifax and U.S. ports are intermittent. The Committee learned that shortsea shipping to the United States from Halifax becomes competitive relative to trucking services to points south of Philadelphia. There is less demand in markets further south, however, and truck shipping will always be more competitive in small-volume markets. As such, the Canada-to-Caribbean market is currently served by truck to New Jersey or Miami and then onto a container ship to its destination. The upshot is that if shippers want a cheap price, they will switch to shortsea shipping when it presents a competitive alternative, but if shippers are concerned with faster transit times, they will use trucks.

## 2 The Impediments to Shortsea Container Shipping in Canada

*"There are regulatory burdens on both [domestic and international] routes that are quite different."*

*Dr. Marc Doucette, Professor  
William A. Black Chair in Commerce,  
Dalhousie University*

Although most witnesses acknowledged the potential benefits of the increased use of shortsea shipping in Canada, many felt that services for containers would not develop, largely due to competition from rail and truck services. With respect to using the St. Lawrence Seaway for container shipping, witnesses were not convinced that shippers would commit to a shortsea service that ran only nine months of the year parallel to rail services operating year round. Representatives of the trucking industry questioned whether shortsea shipping services could compete with trucks for next-day delivery. Moreover, barges tend to carry the same kinds of commodities that the railways would carry, not trucks. It was also suggested to the Committee that shortsea container feeder services from a super-port on the Atlantic coast into the interior of the continent might not make sense either. The Port of Halifax would need a larger terminal to handle 12,000 TEU vessels and the feeder vessels would be the same size as the container ships serving Montreal directly today.

The Committee heard that the regulatory burden facing the coastal shipping industry could prevent the development of shortsea container shipping services. For example, the Committee learned that the combined cost of paying the 25% duty on a foreign-built vessel, flagging it in Canada and bringing it up to Coast Guard standards adds almost 50% to the capital cost of a ship. Also, the Canada Border Services Agency's cost recovery initiative imposes costs on new international services, such as the ones that would be required for new cross-lake shortsea shipping services between Canada and the United States. Furthermore, the costs of pilotage on the Seaway for smaller container vessels used for shortsea shipping would be 200%-300% higher per unit of cargo than those on a bulk shipment. Finally, the regulatory regime in the United States favours cargo entering a port by truck rather than by ship because shippers pay a harbour maintenance tax on the value of the cargo coming into a port but not by truck. (Brooks)

The witnesses that commented on shortsea shipping issues made numerous suggestions for making shortsea container services more viable in Canada and within North America. They recommended that the 25% tariff on imported vessels be eliminated since the Canadian shipbuilding industry does not produce the specialized vessels needed for shortsea shipping. It was suggested that the Canadian shipbuilding industry could even benefit from



new business servicing foreign-built vessels if this duty were removed. Furthermore, it was argued that amount of duty collected was very low and that the tax was probably more trouble than it is worth. One witness recommended that the pilotage regulations should be revised to exempt Canadian-flagged vessels along the St. Lawrence Seaway to help shortsea shipping compete on a level playing field with other modes. It was also suggested that Seaway tolls only cover operating costs and that the Government of Canada, which is the owner of the Seaway infrastructure, take on capital costs going forward. Finally, the Committee was told that the Canadian Coast Guard's Marine Navigation Service Fees (MNSF) should be eliminated because they represent a cost of roughly \$40 million to the marine industry that has no parallel in rail or road transportation. It is expected that lost MNSF revenue to the federal government would be off-set by reduced maintenance of, and investment in, land-based infrastructure as well as environmental benefits to the public (discussed in a section below) due to increased shortsea shipping activity.

Some witnesses noted that cabotage issues, which arise when an international vessel wants to offer a service between two ports in another country and fall under the Coasting Trade Act, make shortsea shipping an international policy matter. The Committee heard that maritime cabotage is actually a free trade issue with the United States, which was not willing to discuss it with Canada until 2005. Although Transport Canada has held workshops on shortsea shipping across the country in the last few years and hosted a conference with the United States and Mexico in April 2006, the only progress that has been made so far towards increased shortsea shipping activity on an international level is an agreement with the United States and Mexico to study best practices. Unless cabotage is permitted for shortsea shipping, foreign shortsea shippers will be limited to operating shuttle operations and will not be able to triangulate business to make the service more economic the way the trucking industry can.

One view is that the cabotage issue can only be resolved bilaterally with the United States or at the NAFTA level, including Mexico. One witness suggested to the Committee that it might be possible for Canada to negotiate a cabotage exemption within the NAFTA under the Memorandum of Cooperation on shortsea shipping. Another witness recommended that the Coasting Trade Act be re-examined in isolation. It was recommended that, during bilateral negotiations, Canada should lobby the United States to eliminate its harbour maintenance tax, which would also make cross-lake shortsea shipping more competitive with trucking services.

From the evidence, the Committee believes that there are significant regulatory and monetary obstacles in the way of an increased role for shortsea shipping of containers. These impediments would have to be eliminated or greatly reduced if this mode of transport was to grow. Changes to both Canada's tax and user charge policies as well as changes to the cabotage regime are essential to realizing this goal.

Therefore the Committee recommends that:

**9. The government support the growth of shortsea shipping by:**

- eliminating the federal tariff on imported vessels used for shortsea shipping;
- exempting shortsea container operations from the Marine Navigation Services fees;
- exempting new container ports on the Great Lakes from the costs of establishing new customs services;
- exempting shortsea container vessels flagged in Canada from pilotage fees on the St. Lawrence Seaway;
- negotiating with the U.S. to exempt shortsea container vessels from the harbour maintenance tax; and
- negotiating multilateral cabotage exemptions for shortsea container shipping operations.

## F. INLAND OPPORTUNITIES

Container terminals provide a link between two stages of a container movement, usually between two modes. Marine container terminals facilitate the transfer between maritime transport and surface transport modes but inland container terminals (also known as a inland intermodal terminals or an inland ports) may transfer a container from truck to rail or vice versa. The following sections describe what the Committee heard about the benefits of inland container terminals and the opportunities to develop such facilities on the Prairies and in British Columbia. The prevailing view among witnesses was that inland container terminals, while desirable where they can improve the performance of the container transportation system, are the domain of the private sector.

### 1. The Case for Inland Container Terminals

*"I am a huge proponent of an inland port. We need more of them to make our system more effective... Whether it is in Saskatoon, Saskatchewan or Manitoba or Edmonton, if we look at the rationalized rail system, several inland ports could be opportune."*

*John Vickerman  
Founding Principal  
InterSystems*

The Committee learned that an inland container terminal has the potential to reduce congestion at marine terminals by providing space to store and services to handle containers en route to their destination. Inland terminals may also present a regional development opportunity, if imports can be off-loaded for redistribution and value-added activities and regional producers have access to the empty containers for domestic or export shipments. Witnesses told the Committee that there are many opportunities along Canada's rail network between the western ports and the massive markets in the U.S. Midwest to establish inland intermodal terminals for these purposes.

Witnesses expressed the view that North America may need more inland container terminals to make the container transportation system more effective. That said, another witness warned that cargo movements from ship to rail to inland port would need to be virtually automated for the facility to be economic. The Committee also heard that it would be desirable for an inland intermodal terminal to be as close as possible to an intersection of a mainline rail line, a good highway and near an urban centre.



Officials from Transport Canada told the Committee that the location and number of inland container terminals in Canada would probably be the decision of the railways in the end. Other witnesses generally agreed that the development of inland ports should be driven by the private sector. To that end, it was recommended that the federal government do everything it could to facilitate the development of inland facilities that make market sense.

## 2 Opportunities on the Prairies

*"We just have to get this traffic out of Vancouver for the sake of Vancouver so that it can increase its throughput, and the logical solution is to take it over the mountains and do it in the Prairies."*

*C.M. (Red) Williams  
President*

*Saskatchewan AgriVision Corp.*

*"What an empty container represents is the ability, the potential, to take our raw products, which we are very good at, and to package them in a premium way ... What we are seeing from China coming mainly through to Chicago is in the range of enough containers to take the entire Canadian crop back out with it. That is the potential we want to attract."*

*Doug Campbell, CEO  
Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port.*

The Prairie Provinces could provide suitable locations for an inland container terminal. Empty containers, enough of them to handle the entire Canadian crop, currently move between Asia and Chicago. The transportation network already runs through the Prairies, and the export producers are there. Witnesses told the Committee that there was a possibility of attracting container traffic out of the western ports, assembling and marshalling trains, and running them via CP Rail's Soo Line between Moose Jaw, Portal, Minneapolis and Chicago. The Soo Line also links Moose Jaw to Winnipeg, Toronto and Montreal in the east. There are major railway support activities in Moose Jaw, such as fuelling, marshalling, crew changes and maintenance, which would enable an inland port opportunity. Like Moose Jaw, Saskatoon is also on a transcontinental rail corridor, has cheap land and labour, and could feed containers from Canada's East and West Coast ports into Chicago and Memphis. Some witnesses suggested that Moose Jaw would be an ideal location for an inland container terminal on CP Rail's network, whereas an inland container terminal in Saskatoon might make the most sense for CN Rail. Others suggested that Regina offered

another possible location. One witness thought there was also an opportunity for Winnipeg to establish an inland container terminal on CN Rail's line, as CN is targeting traffic between Northern China and the American and Canadian heartlands via Prince Rupert.

The Kansas City Smart Port has been suggested as a model for an inland port on the Prairies due to the proximity of various surface transportation corridors: CISCOR, NAFTA and Asia-Pacific. The "smart" port concept has more of a regional development angle as it contemplates value-added activities through managing and sorting rail traffic and free-trade zone activity in multiple bonded warehouses over a large geographic area, potentially including cities such as Regina, Moose Jaw, Saskatoon, Prince Albert and Winnipeg. It was proposed that assemblers and disassemblers from Asia could locate at the smart port, bringing import containers into the region so that the empty containers could be used to ship regional product out. Another witness agreed that access to empty containers could turn the Prairies into a productive commodity centre and that Prairie products will never make their way to growing markets in China without inland ports to load these products into containers at their origin.

The proponents of this opportunity told the Committee that the future of the Prairies was value-added industry and to develop this there must be a nimble transportation system to handle containers. In order to attract container traffic out of the western ports to inland ports in Saskatchewan, it is important to have effective rail and highway access. To that end, regional stakeholders told the Committee that they would like more support from the federal government to make improvements to highways. Another obstacle to attracting sufficient containers to meet the local demand for export containers is the current lack of local demand for import containers.

Representatives of the railways recommended that the proponents of a Prairie inland container terminal find a way to provide steamship lines with economic incentives to reposition their containers to the Prairies. Another witness agreed that the trick was to figure out how to put 25, 50 or 100 car lots together, fill them immediately and turn a cost into revenue for the railways and shipping lines. One witness suggested to the Committee that it would be wrong to use legislation to make the railway reposition containers because that would be counter to the free market. This witness felt that, if someone could make money paying the railway to reposition the empty cars and charging the farmers to use them, a private investor would be willing to build the simple infrastructure needed. If the railways had access to track and sidings to gather and pull a 6,000-foot unit train of empty containers, switch the engine across the track and pull out a 6,000-foot unit train of stuffed containers, the railways' economics would not be compromised. If the commodity shippers could collect an empty container and return a full one within 48 hours, the shipping lines would not be opposed. The government's role would be to ensure that the shippers have the highway capacity to allow them to collect all of the empty cars at the beginning of the period and return them all full at the end. This witness felt that this minimal, do-it-yourself approach to an inland terminal better suited the needs of agricultural producers on the Prairies than the integrated distribution centre concept promoted by other witnesses. The

witness told the Committee that the commodity exporters would not want a warehouse built for them or to pay someone to handle their product because they can load containers themselves.

### 3. Opportunities in British Columbia

*"For Northern B.C., this creates an opportunity to ship such export products to containers, where they will command lower loss and damage, higher quality, and greater shipment reliability."*  
His Worship Councillor Kinsley  
Mayor, City of Prince George

The Committee heard that, due to the absence of inland ports in British Columbia, a tremendous amount of truck and rail capacity is wasted in the province. For example, 50,000 truck loads leave Kamloops for Vancouver while empty containers are coming down through Kamloops to Vancouver on CP Rail. The truck load from Kamloops and the empty container require three more truck movements in the Lower Mainland in order to move the product to the port in a container.

Representatives from Northern British Columbia told the Committee that the Prince Rupert container terminal presents an opportunity to create an inland container terminal in Prince George. The opportunity is supported by the fact that CN Rail's northern line in British Columbia, which terminates at the Port of Prince Rupert, offers a 90-hour express route from Prince George to Chicago. The Committee learned that this route is the only major western rail line with significant available capacity, and capacity enhancing investments in rolling stock and track are underway. The current shortage of containerized exports to Asia is also a benefit for Northern British Columbia's emerging opportunity to establish an inland port, as it would create capacity for regional exports to move by container at lower rates and arrive in better condition on a more reliable schedule. The Committee learned that various export products from the region could fill the backhaul container capacity. For example, China would be a market for the beetle-kill Lodgepole pine if it could be exported there in sufficient volumes. Biomass fuel (wood pellets) is another possibility for a regional containerized export to Asia. Agricultural producers from Northwestern Alberta could also benefit from the export opportunity presented by an inland container terminal in Prince George.

It was suggested to the Committee that the resulting enhancement in export capabilities for the region could stimulate other Northern British Columbia industries. Furthermore, accessing the revenue backhaul (export) opportunities in the region would also create a competitive advantage for the container terminal at the Port of Prince Rupert, as rail



carriers, terminals and shipping lines would generally rather move payload than empty containers if there is no repositioning cost or additional delay. Witnesses suggested that the federal government could assist in realizing this opportunity by adjusting tax and land-use policies to facilitate the development of inland ports as well as by making contribution to the infrastructure.

Within this concept of inland terminals, the committee would like to note that the Port of Churchill may also prove to be an alternative location for the shipment of goods. It could, with more icebreaking, become a specialized port for certain commodities (e.g., specialty grains). With the growing interest in shipping through Arctic waters this port may hold out opportunities for future growth. However, we would also point out that for this vision, to be realized, will take investment for upgraded port and railroad infrastructure. Appendix F deals further with port opportunities in the north.

The Committee supports the establishment of inland terminals as we believe the container transportation system would greatly benefit from their establishment. We believe that they would help to: reduce port congestion by removing containers from the port area quickly; reduce road congestion around ports; create employment opportunities at inland centres; enhance access to shippers at inland points; and improve access to empty containers for potential exporters.

As most witnesses suggested, we believe that the development of inland terminals should largely be a private sector initiative. Strategic decisions will have to be made on where to locate them and this will most likely be driven, to a large extent, by the railways. That being said, some federal policies, such as regulations respecting free trade zone activity and the use of international container equipment (this was dealt with in an earlier section of the report on Customs Policy), or fiscal policy with respect to railroad equipment, could have an impact on the efficient operation of inland container terminals.

On the subject of duty free zones, one witness told the Committee that Canada's export distribution centre policy was ineffective because it had stimulated very little duty-free, value-added manufacturing activity in Canada compared to the free trade zone policies in the United States. Another witness that advocated the potential value of inland container facilities on the Prairies told the Committee that the opportunity depended somewhat on free trade zone activity. We believe that this concept merits more study.

Therefore, the Committee recommends that:

- 10. The government establish inland free trade zones to attract investment and to enhance the efficient and cost effective operation of inland terminals.**

## G. SECURITY AND EFFICIENCY

The overarching message from witnesses to the Committee was that security cannot be compromised in order to achieve efficiency gains in the containerized transportation system because security is a necessary condition for trade and commerce in Canada. The following sections outline what witnesses told the Committee about the security environment, ways they considered that efficiency could be improved without compromising security and how the security environment could be levered into a competitive advantage for Canada for North American containerized freight traffic.

### 1. The Security Environment

*"There always will be some element of security risk in the transportation network, but Canadian ports are considered secure by our international principles."*

*Michael H. Broad  
President  
Shipping Federation of Canada*

Transport Canada oversees port security and its officials told the Committee that the department recognized the need to balance security requirements with the efficient and effective movement of people and goods, and with privacy issues. To that end, Transport Canada aims to put in place investments that are appropriate to achieve the highest practical levels of security while not causing undue impact on the movement of goods and the cost to shippers. Transport Canada's security initiatives have included the \$115 million Marine Security Contribution Program and the Marine Transportation Security Clearance Program (announced in June 2006 and to be implemented in December 2007), which calls for background checks on marine workers who perform certain duties or have access to certain restricted areas. Transport Canada also created a 96-hour reporting requirement for incoming vessels and cargo and is working with the RCMP and other agencies to develop options for an integrated and better coordinated approach to policing at ports.

Although Transport Canada oversees port security, the Committee learned that the port authority is responsible for security at the port and the terminal operator is generally responsible for security at its terminal. According to witnesses, security operations at the Port of Montreal cost the port authority \$2.5 million per year and it plans to invest another \$10 million to continue to be a secure port. The Port of Vancouver expects to spend about \$31 million on security enhancements over the next five years. Some examples of security

initiatives undertaken by container terminal operators include the deployment of optical character recognition technology at truck gates and 24-hour security patrols. Container terminal operators told the Committee that they would like to see more federal money for security installations at container terminal facilities as the security requirements change.

Cargo security is the responsibility of the Canada Border Services Agency. Canada Border Services Agency requires 24-hour pre-lading information before a container is loaded at the port of origin. If the container is cleared for loading, it may be subject to additional checks when it comes to Canada. For example, the Canada Border Services Agency carries out random inspections (radiation, x-ray, air samples, etc.) of containers on a regular basis as well as risk assessments to identify containers for the various checks and processes. If the container is going on to the United States, an electronic manifest has to be prepared and sent ahead to U.S. Customs and Border Protection for a risk assessment. The Committee learned that an Interdepartmental Marine Security Working Group, which includes all federal departments and agencies that have a role (notably, the Canada Border Services Agency) is involved with the freight transport security system for containers in Canada. The Committee also heard that Public Safety and Emergency Preparedness Canada was studying options for increasing surveillance at the ports.

The international security standard with which Canadian ports, terminals and vessels calling there must comply is the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. The Code is a comprehensive set of measures to enhance security of marine transportation and trade developed by the International Maritime Organization (IMO). Transport Canada officials told the Committee that the code was implemented in Canada through the Marine Transportation Security Regulations, a performance-based regulatory framework to allow for flexibility at each individual port and facility to meet requirements. The World Customs Organization has set up a framework of standards in respect of container and cargo security and the standards for container security (tracking, reporting, information handling and inspections) are being discussed by the IMO. Although there will always be some element of security risk in the transportation network, the Committee heard that Canadian ports are considered secure by international standards.

The primary security programs with which cross-border truckers comply are the Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) for expedited entry into the United States and Partners in Protection for expedited entry into Canada. Witnesses told the Committee that it can cost hundreds of thousands of dollars to become C-TPAT certified, which requires that carriers submit detailed information on their operations, trade chain partners and people that they employ. Although C-TPAT is more rigorous than Canada's requirements under Partners in Protection, cross-border carriers currently have to apply for and be approved under both programs. The Committee heard that Canada Border Services Agency had recently started consulting with industry on how to bring the two programs together so that carriers do not have to be certified under both. Canada Border Services Agency is also working on a Canadian version of the U.S. electronic manifest program called the Automated Commercial Environment.



## 2 Efficiency Issues

*"Other [security] initiatives embarked on by the government have created some concern operationally for us. They seem to be at cross-purposes with the objective of moving freight. I will not say it is not required and the diligence, but I am talking specifically about security programs that seem to be at cross-purposes with trade."*

*Alonzo Strachan  
Vice-President  
Operations and Business Development  
TST Terminal Systems Inc.*

Some witnesses suggested to the Committee that more cooperation between Transport Canada and Canada Border Services Agency (CBSA) bring about efficiency improvements at the ports. For example, the Committee heard that there was a disagreement between the departments over the positioning of Canada Border Services Agency container inspection equipment at container terminals. Some believed this led to placement of the equipment that had a negative impact on terminal operations. Representatives of a Vancouver port told the Committee that the locations selected by Canada Border Services Agency for the radiation portals at the container terminals causes a 10% to 15% loss in efficiency. Another area where the Committee heard there is lack of cooperation between the departments is with respect to reporting to Canada Border Services Agency and Transport Canada separately, which is an administrative burden for the container carriers. One witness recommended that the Canada Border Services Agency president should be made part of the National Marine and Industrial Council so that he or she has a better understanding of the impact Canada Border Services Agency policies have on maritime trade.

The Committee heard about other operational concerns caused by Canada Border Services Agency security initiatives at container terminals. One container terminal operator told the Committee that the decision to scan 100% of containers for radiation could create further congestion and disruptions at the terminals. Another container terminal operator objected to the fact that the CBSA personnel monitoring the scanning equipment would be in Ottawa and perhaps slow to respond, jeopardizing safety at the terminal. A representative of a port authority objected to the fact that it would be responsible for containers identified as a threat on its property by the radiation detection equipment, yet would not have any authority to investigate.

Regarding the Marine Transportation Security Clearance Program, which came into effect in December 2007, some witnesses told the Committee that the program goes too far, while others thought it did not go far enough. Representatives of organized port labour that came before the Committee were opposed to the Marine Transportation Security Clearance Program because they felt that the appeal process was not transparent. The labour representatives felt that the process to appeal a decision to deny clearance should be independent and quasi-judicial instead of being directed to an Office of Reconsideration, which would be internal to Transport Canada. It was recommended that appeals go before a judge or at least to the Transportation Appeal Tribunal of Canada. One container terminal operator told the Committee that it thought that the proposed background checks for port workers seemed over-exuberant. Conversely, a port authority representative recommended that all port employees be required to comply with the Marine Transportation Security Clearance Program, not just employees working in certain port zones as the program proposes. It was argued that the zone approach was not practical because labourers may be assigned to different areas of the port from one day to the next. It was also noted that the program was inconsistent with the policy in the United States, which will subject all port employees to background checks by 2009.

The Committee heard that the new Transport Canada 96-hours notice requirement on maritime cargo has presented a challenge for export loaders in Vancouver. The requirement has had the effect of shortening the delivery window available to export loaders at the marine terminals from about 10 days down to one day. An industry representative told the Committee that this presents an efficiency and competitiveness issue when the railways do not provide the equipment in a predictable manner.

The Committee also heard from some witnesses that the new security measures for containers had actually increased efficiency in some areas of the container transportation system. For example, the Committee learned that the required screening of containers traveling by rail to the United States and the qualification of rail operators under the U.S. e-manifest system had actually given rail a competitive advantage. As a result of these security requirements, a container train can cross the border in 10 minutes or less compared to what would probably be many hours for trucks carrying the same number of containers. Similarly, a representative of the shipping industry told the Committee that some security measures have increased efficiency, such as the 24-hour rules where cargo must be reported to the Canada Border Services Agency.

Representatives of the national trucking industry are concerned that the costs of additional layers of security may not be sustainable over time as there have been withdrawals from the industry over the past several years. In particular, the industry is concerned about duplication and overlap in security programs. The Committee heard that the cost of moving goods continues to be driven up by security measures that are often rolled out and evaluated in isolation from each other. As such, the programs in Canada and the United States do not always complement each other and the situation appears to be getting worse. These

witnesses believe that it is fundamentally important that the Canada Border Services Agency build a security system compatible with that of the United States.

### 3. Potential Opportunities

*"We would provide support to the Americans by dealing with some of their security issues."*

*Dr. Michael E. Fuchs  
Professor of Civil Engineering  
University of New Brunswick*

Some witnesses told the Committee that security concerns with respect to containerized freight in the United States present a potential opportunity for Canadian ports to be the North American port of entry for containers bound for U.S. market. In order to take advantage of the opportunity, however, security measures in Canada would need to be consistent with requirements established in the United States. The Committee heard that the U.S. position on container security is that pre-clearance should take place at the port of origin, which would involve security and labelling at the source and then checking and rechecking the containers' identities when loaded and unloaded at port. More intensive security screening, such as x-ray or radiation screening, should be done at port on a targeted basis using risk assessments. By installing security inspection technology acceptable to both Canada and the United States at a port in Canada, U.S. customs officials may be persuaded to allow inspected cargo across the border without stopping it, making Canadian ports more competitive for U.S. containers. For example, there are devices that can be installed in every container to analyze light, oxygen, humidity and temperature as well as act as a global positioning system. As such, any container tampering would be recorded by the device and the United States would have a "fingerprint" for the container and no reason to delay it. It is imperative to develop mechanisms and regulatory regimes that will allow us to make every trailer and every container easily cleared through U.S. border control.

The Committee concurs with the witnesses that security cannot be compromised for efficiency with respect to container transportation. To do so, would hinder our ability to move efficiently across the border into the United States. From this perspective, it would seem that some gains could be made in this area by ending duplication and harmonizing security programs among departments and agencies.



Therefore, the Committee recommends that:

- 11.** The government harmonizes the security programs among departments and agencies and use appropriate technologies (e.g., such as optical character recognition devices) to facilitate the seamless movement of containers in the domestic and North American markets.

## H. INFORMATION TECHNOLOGY NEEDS

*"At present, a container that leaves China for Vancouver has an accompanying document when it is transferred to railway transportation. It needs another document when it is handed over to truckers; a further document has to be prepared that will accompany the container from the railway to its final destination."*

*Sophie Tremblay  
Coordinator, Technical and Operational Matters  
Association du camionnage du Québec*

The Committee asked witnesses for their perspectives on the importance of information technology in the containerized freight transportation system. There was quite a divergence in witnesses' views that seemed to depend on their level of involvement in the operational side of the container transportation system.

From witnesses not directly involved in container transportation operations, the Committee heard about the advantages of "intelligent" transportation systems. Intelligent transportation systems, which depend on information sharing, speedy data collection, quick, intelligent processing, and significant and timely feedback to the right people, can increase the productivity of existing infrastructure assets. For example:

- a) if vessel owners use railway manifest information to sort cargo and load vessels for a particular train destination, and
- b) railway operators use vessel manifest information to load trains for a particular vessel call,

it would be possible to double the capacity of the container terminal to the benefit of the whole system without adding new equipment or labour. These witnesses made some general recommendations that federal policies should promote the integration and intelligent sharing of information among players in the container supply chain. It was suggested that governments find a way to motivate vessels and railways to exchange detailed cargo data because it could save billions of dollars in port investment.

On the other hand, representatives from the operational side of the container transportation system – marine terminal, shipping lines, railways, truckers – cited an absence of incentives and practicality with respect to more use of information technology along the

supply chain. According to one container terminal operator, there is no incentive to track containers to a greater degree than they currently are. The Committee was told that service providers and their customers currently have excellent visibility on the ocean carrier, on the terminal and on the railway and that no one seems to want to pay the cost of these systems talking to each other. Furthermore, the Committee heard that competitive factors may prevent an exchange of detailed cargo information from developing between the modes in the future.

In order to facilitate the exchange of manifest data between the railways, shipping lines and the trucking companies, a representative of the Quebec trucking industry recommended that Canada adopt something like the U.S. Uniform Intermodal Interchange Agreement. The Agreement manages all of the relevant information in a single digital document, which is accessible at any time online, as shipments move from one mode to the next, improving transparency along the supply chain. The adoption of a system in Canada that is consistent with the one in the United States would greatly facilitate intermodal and cross-border transport in Canada.

It seems that the transfer of detailed cargo data is not practiced to a great extent between federal departments and agencies either. A representative of the shipping industry told the Committee that the Canada Border Services Agency and the World Customs Organization had endorsed a single window concept, whereby manifest data would be transferred electronically to Canada Border Services Agency from the originating ocean carrier and the cargo could be further handled after entry into Canada without further data entry. Nonetheless, this concept may not come to realization because a number of federal agencies need vessel information for security, traffic and inspection purposes, among others, and privacy legislation prevents them from sharing it. To overcome these obstacles, one witness told the Committee that an impartial organization should be established to manage the shared manifest data in order to avoid the potential competitive and privacy issues.

The Committee is of the opinion that anything that can be done to expedite the movement of containers can only be viewed in a positive light. If sharing of information, albeit even on a limited basis, would accomplish this we believe steps should be taken to achieve this end. This should be undertaken not only by the stakeholders in the container shipping system but also by the relevant government departments that are involved. From the testimony, there appears to be a number of technologies available (e.g., electronic bills of lading) to assist in this endeavour.

We recognize that some witnesses were reluctant to embrace information technology sharing. In order to address this we would urge the federal government to take the lead on this and come up with ways to motivate players in the supply chain to share information. We believe that one such initiative that could push this forward would be for the federal government to develop an information sharing protocol similar to the U.S. Uniform Intermodal Interchange Agreement. Adoption of such a system, consistent with the one in the United States, would greatly facilitate intermodal and cross-border transport.



Therefore, the Committee recommends that:

- 12. The government adopt an information sharing protocol similar to the U.S. Uniform Intermodal Interchange Agreement to facilitate the movement of containers in the domestic and North American markets.**

## I. ENVIRONMENTAL CONSIDERATIONS

International trade is the main driver of containerized freight movements and growth in trade is expected to continue unabated. Even when the most efficient mode is chosen, the transportation of containerized freight generates air pollution, which contributes to climate change and smog, and noise pollution. The infrastructure needed to transport containerized freight consumes land and waterways. For these reasons, many transportation infrastructure projects require both federal and provincial environmental assessments. The following sections describe what the Committee heard from witnesses about the environmental impacts of containerized freight transportation and the process by which infrastructure projects may be approved.

### 1. The Relative Environmental Impacts of Different Modes of Transportation

*"If we as consumers would rather be less impulsive and not demand our goods tomorrow but demand our goods two weeks from now, we might find that they travelled by a more environmentally friendly method."*

*Dr. Mary Brooks, Professor  
William A. Black Chair of Commerce  
Dalhousie University*

Based on witnesses' testimony, the Committee learned that it is difficult to compare the environmental impacts of the different modes involved in intermodal transportation. For example, the Committee heard that the St. Lawrence Seaway is an environmentally responsible solution for container transportation as fuel use and greenhouse gas emissions per tonne-kilometre in marine transport are one-tenth of those generated by truck and one-half of those generated by rail. However, the Committee also heard that, although vessels produce less greenhouse gas emissions per tonne of cargo than trucks, they produce more sulphur emissions, hence create more acid rain. Trucking industry representatives told the Committee that rail and marine transport create more pollution per litre of fuel than trucking and produce more greenhouse gas emissions and particulate matter.

There appears to be no doubt, however, that congestion and delays in the container transportation system increase the negative environmental impacts of container movements.

For example, congestion at the marine terminals leads to multiple handling of containers by combustion engine ground equipment, and trucks waiting to pick up or drop off containers are forced to idle their engines. Although the terminal operators have little control over the traffic flows to and from their terminals, they have taken steps to reduce the environmental impact of congestion such as enforcing limits on vehicle idling, using biodiesel fuel in their vehicles and buying hybrid vehicles. For its part, Transport Canada officials told the Committee that the department hopes to reduce the environmental impact of container transportation by making the flow of containers more efficient through reduced idling and congestion. Departmental officials also told the Committee that shortsea shipping, which was discussed in a previous section, could also reduce the road congestion caused by trucks in built-up areas.

In order to reduce the environmental impact of trucking industry operations, representatives of the trucking industry in British Columbia expressed their support for the Canadian Trucking Alliance's 14-point clean air action plan from 2006.<sup>5</sup> The Committee heard that the plan could have the combined impact on air quality and greenhouse gas of removing tens of thousands of heavy trucks from Canadian roads. From a federal policy perspective, this plan would require:

- a) increases in the capital cost allowance rates for 2007-2010 trucks and/or other financial incentives,
- b) reduction in the federal excise tax on ultra-low sulphur truck diesel,
- c) reinstatement and enhancement of the Natural Resource Canada rebate on truck idling technology, and
- d) endorsement of the introduction of speed limiters on all trucks operating in Canada,

among other federal and provincial policy measures. The Canadian Trucking Alliance's latest environmental strategy is Enviro Truck. Its purpose is to expand the use of 2007 and later truck engines in the marketplace as well as other technologies to reduce the environmental footprint of the industry. The industry would like the government to partner it through tax credits and other fiscal mechanisms at its disposal to increase the market penetration of this equipment. The number of 2007 or newer engines on the road is probably in the low tens of thousands at the moment because they are very expensive. Representatives of the Quebec trucking industry told the Committee that it would like to see the federal government encourage harmonization of provincial regulations to allow energy efficient technologies to be used for longer hauls across the country. For example, longer combination vehicles (double trailer trucks) between Quebec City and Toronto would use 50% less energy than two tractor-trailers, but are prohibited in Ontario. Another witness

---

<sup>5</sup><http://www.cantruck.com/news/news/2006/pdf/CTA-CleanAirAct-GHG-Smog-TruckingPlan-Canada-Final.pdf>



supported changes to the capital cost allowance rules for trucking companies, arguing that they would address a current imbalance with the United States and allow transportation companies to purchase new equipment faster.

Representatives of the shortsea shipping industry and infrastructure in Central Canada told the Committee that it was unfortunate that the environmental advantages of using marine transport for container movements were not factored into the choices of shippers. It was suggested that the only party that could make the environmental impact part of the equation would be the federal government through incentives.

A representative of the railway industry told the Committee that there were two things the federal government could do to lessen the congestion in the container transportation system and hence the environmental impact of containerized freight. First, the witness suggested that the federal government support more grade separated rail crossings, which would reduce the amount of vehicle congestion at the crossings. Secondly, the witness suggested that the federal government should shorten the environmental review process, to be discussed in the next section, so that more capacity could be built more quickly. They felt that it should be possible to shorten the time it takes to conduct an environmental review while being diligent and following the rules.

One port authority witness urged the federal government to consider more carefully the relative benefits of different environmental measures. The Committee heard that some federal regulations contemplated for port authorities have threatened their competitiveness while providing little benefit. For example, Transport Canada proposed regulations that would have port authorities supply electrical plug-ins for ships to prevent idling engines at berth, which would cost \$3 million per berth to the port and \$1.5 million per ship for the ship owner. Given that a new hydro plant might be needed to supply electricity to a cruise ship, the port authority believes that a greater benefit would be generated if the money was invested in a mitigation project instead.

## 2 Environmental Red Tape

*"In Canada, we have probably the most complex environmental system anywhere in the Western world and maybe even beyond. That it is an extremely convoluted and complex process."*

*Stephen Gordon Houston  
President and CEO  
Vancouver Port Authority*

While witnesses generally acknowledged the negative environmental impacts of transportation services, there was a good deal of concern about the speed with which new transportation infrastructure could be developed due to the environmental assessment process. Many witnesses suggested that the long environmental assessment process was having a negative impact on Canada's efficiency and competitiveness with respect to containerized freight traffic. For example, the Committee heard that a new transportation corridor in Southern Ontario had already been the subject of six years of environmental assessment work, yet the process was expected to take another 10 years.

The delays in environmental approvals that witnesses identified as a problem in Canada are not uncommon in North America. The Committee heard that environmental concerns and regulations had tied up some 40 major projects at the ports of Los Angeles and Long Beach for three and a half years. If processing time is an indicator of due diligence, elsewhere in the world the environmental standards appear to be less stringent. For example, a new container port – with more capacity of than all of British Columbia's container terminals – and a 32-kilometer long highway to serve it were approved and built in Shanghai, China within a three year period. It is interesting to note that, despite perceptions to the contrary, one witness assured the Committee that Asians are increasingly nervous about environmental issues and that it may be worth branding and imaging Canada's transportation system in a green and ethical way to maintain and grow its share in that market.

Many witnesses before the Committee felt that the uncertainty with respect to the length of the federal environmental approval process threatened the business case for port-related projects. One witness suggested that a mechanism for pre-approval would be useful so that expansion could take place within the time frame that market conditions dictated. Several witnesses suggested to the Committee that it would be ideal if the federal and provincial governments processed the same information and evaluated mitigation requirements together within a specified timeline. Furthermore, it was recommended that the federal government ensure that there are sufficient resources within the public service to

guarantee timely and stringent environmental reviews that meet the needs of the public and investors.

The Committee fully appreciates the impact that transportation and transportation infrastructure can have on the environment. We believe that any measures that can be taken in terms of mitigating these impacts is to the benefit of Canada. Witnesses told us that efforts to limit congestion and delays in the container transportation system could limit environmental impacts. Also, harmonization of provincial trucking regulations could help allow for more energy efficient to be utilized in long haul trucking. In addition, we believe that new truck technologies could also have a positive impact in that they are more fuel efficient and are a cleaner technology.

In terms of environmental assessments, we understand the concerns regarding the length and unpredictability of the process as well as the divided jurisdictions between the federal and provincial governments. At the same time, we also understand that this is an important and necessary step in the process for building new and expanded infrastructure. That being said, we believe that there may be opportunities, such as a coordinated federal-provincial review process, to streamline the procedures to allow infrastructure to be build in a timely manner. This would also assist the ports in developing the business case for port-related projects.

Therefore, the Committee recommends that:

- 13. The government encourage the harmonization of provincial trucking regulations in order to maximize the use of energy efficient technologies such as Enviro Truck engineering.**
- 14. The government make changes to the capital cost allowance for equipment to allow transportation companies to purchase the newest trucking technologies that are more fuel efficient and cleaner.**
- 15. The government expand funding for grade separations at level crossings to reduce congestion and train and truck vehicle idling.**
- 16. The government coordinate its environmental review processes with those of provincial governments and ensure that the reviews are completed within a reasonable time frame so that transportation infrastructure can be built in a timely manner.**



## J. LABOUR ISSUES

*"The industry will need to recruit and train tens of thousands of workers across Canada in the next 10 years not only to replace the retiring workers but also to expand the workforce to handle the increase in traffic volumes for container imports and bulk exports."*

*Lisa Gault*

*Manager, Corporate Services  
Western Transportation Advisory Council*

Witnesses told the Committee that the Canadian container transportation system was suffering from its own success, with the supply of labour barely keeping up with demand at various points in the supply chain. The labour and skills shortages facing the trucking industry across Canada were discussed in a previous section, but the Committee was also told that the marine container terminals were finding it a challenge to find, train and keep labour, even though port jobs pay well above the average annual wage in Canada.

The Committee was told that the transportation industry will need to recruit and train tens of thousands of workers across Canada in the next 10 years to replace retiring workers and to expand the workforce to handle the increase in container traffic volumes. For example, the Committee heard that there will be a need for another 1,800 longshoremen by 2010 in British Columbia and that, by 2012, 50% of the rail workforce will be eligible for retirement. According to one witness, the problem is that the transportation industry is not a top-of-mind employer for most Canadians.

To remedy the situation, it was recommended that the federal government take initiatives to ensure that there is sufficient labour in the transportation sector. Firstly, more federal money could be provided for a sustained marketing effort of transportation sector jobs because the economy will suffer if there are labour shortages. Furthermore, it was recommended that apprentices in the transportation trades have access to federal Employment Insurance while they are in school as other trades, e.g., plumbers and electricians, do. To address the trucker shortage, the federal government should make immigration policy part of the answer. Finally, across all sectors, it was suggested that removing the restrictions on when people retire and when pensions may be collected could encourage people to remain employed another five years.

Although recruitment appears to be the number one labour issue with respect to containerized transportation, labour disruption is another potential problem. The

Committee heard that the ports in Montreal, Vancouver and Halifax had enjoyed sustained periods of labour peace, but recent labour disruptions have included the service withdrawal by Vancouver container truckers in 2005 and the Class 1 railway strikes early in 2007. The Committee was told that both of these disruptions had a profoundly negative effect on the performance of the overall supply chain, particularly on the west coast, and to Canada's reputation overseas. Those witnesses that commented on these events felt that the federal government had not responded in a timely or meaningful way to the labour disruptions affecting the transportation system and that labour stability was necessary to re-establish Canada's reliability.

One witnesses told the Committee that Australia was a good example to follow in order to achieve labour stability at our ports. In the case of Australia, labour practices began to change in the 1990's when the federal government undertook general labour reforms intended to modernize the workforce. These reforms were intended to reduce labour redundancy and in the case of the ports saw a move towards dispensing of hiring halls and moving towards company/salaried employment. This witness stressed that the elimination of an overtime culture and adoption of salaried labour with permanent full-time and part-time employees working to a 24/7 roster is a vastly superior system to what we have in Canada with our antiquated hiring hall/dispatch practices. Basically, what happened in Australia was a realization by the government, management and labour that the old practices could not continue – they were too costly and placed Australia in an uncompetitive position.

The Committee views the labour situation as a serious issue both in terms of labour supply and labour disruptions. On the supply side, there needs to be a concerted effort to recruit and retain a skilled workforce. On the labour disruption side, there needs to be surety that labour disruptions can be kept to a minimum in order to dispel Canada's negative reputation overseas regarding a reliable container transportation system. Federal leadership and creativity are required to drive this initiative and we believe that the federal government can learn from the Australian experience.

Therefore, the Committee recommends that:

- 17. The government commit more resources to a sustained marketing effort to attract more workers to the transportation sector.**
- 18. The government give access to apprentices in the transportation trades to federal Employment Insurance while they are in school.**
- 19. The government fund training programs, including the provision of appropriate technologies, to ensure that adequate personnel are properly qualified to meet the future labour demands of the container transportation industry.**

20. The government take the lead in establishing a new port labour regime in Canada and, in doing so, examine the structure of dock-related labour in Australia to find ways to transfer the lessons learned to Canada.
21. Port marketing trade missions include labour representatives to assure clients and potential clients that labour is an integral part of the port organization, and all parts are working together to achieve labour harmony and the efficient running of the ports.



## K. FEDERAL INTERMODAL POLICIES AND PROGRAMS

Many witnesses shared their views on federal intermodal policies and programs with the Committee. The following sections describe what the Committee heard about federal infrastructure spending, transportation policy generally and some of the consequences of these on residents of port communities and other industries.

### 1. Federal Infrastructure Programs

*"Transportation should not be viewed by government as only another industry source of tax revenues. In the U.S., for example, transportation is seen as essential to trade competitiveness and therefore it is in the national interest to improve it."*

*David Colledge  
Colledge Transportation Consulting, Inc.*

The Committee heard that major transportation infrastructure investments could restructure the Canadian economy, changing how we produce and with whom we trade. It was suggested that further federal government investment in the container transportation system would be justified in a number of situations. For instance, in cases where the public benefits from the investment, such as reduced road congestion or better air quality, or where a project is too risky or requires too fast a payoff for the private sector.

Witnesses told the Committee that Budget 2006 committed to investing \$16.5 billion in infrastructure and that the last federal budget seemed to acknowledge that there was a need for accelerating public spending in intermodal infrastructure. Recent infrastructure programs, such as the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, allocate federal funds for intermodal infrastructure such as road upgrades and railway crossing projects. Although the Asia-Pacific Gateway and Corridor projects in the Lower Mainland of British Columbia seem to enjoy the support of stakeholders, the Committee heard that stakeholders felt that more needed to be done and that implementation lacked urgency.

Witnesses provided numerous suggestions for federal investment in the container transportation system. While some simply suggested that the federal government dedicate more funds to the provision of infrastructure, others were more specific. For example, it was recommended that that federal money would be better directed at road improvements and

rail overpasses, particularly at serious bottlenecks, since there are now enough private sector investors for marine terminal infrastructure. It was also suggested that the federal government provide long-term funding for transit in metropolitan areas, such as the Evergreen Light Rail Line in Vancouver, to address urban gridlock. The Committee heard that there should be a special port fund in spite of section 25 of the Canada Marine Act, which generally prohibits federal appropriations. Finally, it was recommended that public investment be based on clear investment criteria that support other federal objectives such as safety, security and the environment.

Witnesses also recognized the role of the private sector in developing a more efficient transportation system for containerized freight. A few made the point that the policy goal of the federal government should be to develop policy to ensure that obstacles to private investment in the transportation system are removed. The Committee was told that the ideal federal policy environment would ensure that private-sector investments in transportation infrastructure and technology to expand system capacity take place in a timely manner. It was suggested that more private sector involvement could be encouraged if the federal government offered more opportunities for public-private partnerships. The Committee was told that the federal government could also reduce risk for private sector investors by funding forecasting work, which had been a catalyst for private development in the Port of Prince Rupert.

The Committee recognizes that federal funds have gone into the development of port and container infrastructure and that without such funding some projects may not have been realized. We also agree with the witnesses who stated that by in large, the private sector should be the major driver for infrastructure development – there simply is not enough federal money to fund all the container infrastructure projects. We believe that the policy goal of the federal government should be to make this easier by removing obstacles to private sector investment. Such obstacles as tax and depreciation policies for the acquisition of new equipment and technologies could be addressed in this area.

We would note that, in July of 2007, the federal government announced the seven year, \$33 billion Building Canada Plan for provincial, territorial and municipal infrastructure. Building Canada funds are to be directed to investment in infrastructure projects that contribute to increased trade, efficient movements of goods and people, and economic growth. Examples of eligible projects would include gateways and border crossings, highways and shortsea shipping. All projects seeking \$50 million or more in federal contributions will be required to assess and consider the viability of undertaking the projects as a public-private partnership. We believe that this could assist in what witnesses saw as deficiencies in federal funding for container infrastructure.

Therefore, the Committee recommends that:

22. The government through its Building Canada Plan fund port terminal projects to provide capacity required to handle future growth in the container transportation industry.

## 2 Transportation Policy

*"Transport Canada and the Government of Canada should re-emphasize that transportation is a strategic domain for Canada."*

*Trudeau-Guyon / Culpin  
Director*

*Intelligent Transportation Systems Laboratory*

The Honourable Lawrence Cannon, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, told the Committee that it was the federal government's goal to undertake transportation projects that would give Canada a competitive edge over the United States. To this end, Transport Canada was making major connection points between the modes a priority for future investment. In order to do this, Transport Canada told the Committee that Canada needed a policy framework that strengthened the effectiveness and competitiveness throughout the container transportation system and that revealed bottlenecks, backlogs and other delays. The Committee heard that Canadians in general would benefit from this policy as the cost of transportation for all Canadians would be lower if Canada could increase the number of containers using its intermodal system, spreading the fixed costs of transporting containers over more customers.

Departmental officials told the Committee that integrated transportation planning was key to Canada's long-term solutions to be competitive and to make inroads into the integrated Asian economic force that had developed. To support its planning, Transport Canada has conducted, and continues to conduct, studies to understand container demand and supply issues. Nonetheless, Transport Canada officials told the Committee that the department needed to have a better understanding of how decisions were made along the supply chain and which bottlenecks precluded efficient flows.

Contrary to testimony from Transport Canada, other witnesses told the Committee that they felt that federal transportation policy did not receive the research support it merited. One witness noted that transportation was not one of the National Sciences and Engineering Research Council's strategic sectors and the Canadian universities working on transportation issues received only enough financing to support basic research. The



Committee heard that Transport Canada largely abandoned its university research program in the 1980s and does not have a national transportation research program today.

It was recommended to the Committee that the federal government re-emphasize transportation as a strategic domain for Canada with a research program that focuses on national policies and issues. The program should have clearly stated themes, be well-structured and have appropriate levels of funding, which should be allocated through a non-bureaucratic process. The National Sciences and Engineering Research Council could be responsible for the management of such a program. Such a program could produce reliable and detailed demand and capacity forecasts, which are needed to validate the magnitude, timing and urgency of container capacity issues. At the very least, it was suggested that the federal government should find a way of pooling the information among the various stakeholders.

Most of the witnesses that commented on Canada's national transportation policy noted that it was largely absent. A representative of the trucking industry questioned the ability of Transport Canada to develop a comprehensive transportation policy considering that Transport Canada had downloaded responsibility for trucking to the provinces in the late 1980s. Several witnesses recommended that Canada establish a national policy that makes trade and transportation higher priorities for the economy and monitors the performance of the transportation system. It was suggested that such a policy would be justifiable because a robust transportation economy would help finance other national priorities such as healthcare, education and social programs.

A number of witnesses commented specifically on Gateway policy, since Transport Canada had been working on a national policy framework for gateways and corridors. It was recommended to the Committee that the Canadian national gateway strategy should include all of Canada, have a governance mechanism that brings together the players from across the country with all levels of government and the private sector, capitalize on the shift in global markets and production systems, and contemplate the human resources (both in terms of skills and labour) that will be necessary to make the system work. It was also recommended that gateway policy promote the efficiency of the whole transportation network and incorporate long-term land-use planning for intermodal yards and other freight facilities, which are large and noisy but essential for the expansion of the transportation system. Some witnesses specifically requested that the federal government intervene with respect to the encroachment on transportation corridors and port land. Finally, it was suggested that the federal government's role in gateway policy should be to address issues that are specific to particular regions while having the overall interests of Canada in mind over the long term.

Representatives of the Province of Nova Scotia urged the federal government to appreciate the national significance of Nova Scotia's role in the global supply chain and Canada's competitiveness for trade. The Committee was told that Canada needs a gateway for Asian traffic on each coast to be competitive for world trade. It was suggested that the federal government could assist with the development of the Atlantic Gateway by providing

help with: marketing the gateway to the rest of the world; training, research and development to make the ports as efficient as possible; and, developing infrastructure to meet the needs of the expected traffic growth.

Many witnesses also felt that the federal government was behind in introducing regulatory and legislative reform. The Committee heard that, as a result, there was an environment of regulatory uncertainty in the transportation sector, having a chilling effect on investment decisions. It was suggested that, although the participants in the industry may never be fully satisfied with the regulatory regime, what was important was that they knew what the rules were, could operate with them and could make their decisions accordingly. A number of witnesses recommended that the outstanding recommendations for amendments to the Canada Transportation Act and the Canada Marine Act be made without further delay. As mentioned in previous sections, various witnesses recommended that the federal government harmonize the Canadian regulatory environment respecting container equipment with the United States and be more proactive in terms of potential labour disruptions. As discussed in the previous section on railway services, there was a difference of opinion among witnesses as to whether accountability among participants in the container supply chain might be better driven by incentives or regulation.

The Committee was struck by the fact that many witnesses felt that there was no national transportation policy and that there was insufficient funding to support research to develop such a policy. Witnesses noted that transportation was not one of the National Sciences and Engineering Research Council's strategic sectors and that the Canadian universities working on transportation issues received only enough financing to support basic research. We are of the opinion that a clearly defined federal policy regarding transportation and trade would strengthen the effectiveness and competitiveness of the container transportation system.

Therefore, the Committee recommends that:

**23. The government re-emphasize transportation as a strategic domain for Canada by establishing a research program focused on national transportation policies and issues.**

With regard to the gateways, some witnesses told the Committee that there needs to be a national gateway policy with a governance mechanism that brings all of the stakeholders together from across the country with all levels of government and the private sector. The federal government's role in this policy would be to address issues that are specific to particular regions while having the overall interests of Canada in mind over the long term. The Committee believes that this approach has merit and we will have more to say on this in the following section on stakeholder communications.

### 3 Relations between Industry, Government and other Stakeholders

*"We need leadership in breaking down the silo approach to resolving transportation issues where the various service providers only address issues from their own perspective."*

*Bob Wilds  
Managing Director  
Greater Vancouver Gateway Council*

The Committee learned that the containerized freight transportation system in Canada comprises myriad public and private sector infrastructure providers and private sector services, which are regulated by both the federal and provincial governments. For this reason, witnesses generally expressed the view that coordination and communication among all of the players in the system were extremely important. The Committee was told that, prior to making additional investment, transportation infrastructure owners needed to know that there was sufficient demand to support their investment and that everybody else in the supply chain would make their own necessary investments.

Testimony from witnesses suggested that bi-lateral relations between container transportation system stakeholders were inconsistent and that multi-lateral communication including government was largely absent. For example, some witnesses reported having a good relationship with the federal government or one of the neighbouring links in the supply chain, while others told the Committee that they had problems dealing with another service provider in the transportation system or felt they had no input in federal policy. With respect to multilateral collaboration, the Committee heard that there have been few forums for all modes to discuss intermodal issues together with several government agencies. Instead, the tendency is for each mode to have discussions on their own with government agencies and to act without consulting each other. Transport Canada officials told the Committee that the department had convened a forum including major transportation providers, commodity groups, retail and shipping interests, and Western provinces for the first time in fall 2005 to talk about container forecasts and expectations. Officials also said that the department intended to organize a meeting of this sort every couple of years.

The Committee learned that a private sector initiative, which has greatly enhanced the communication, coordination and planning among industry players, is the gateway council. The gateway council provides a forum where key regional stakeholders and government can work collaboratively on transportation challenges and solutions and set policy with respect to intermodal issues. For example, the Greater Vancouver Gateway Council designed a



major commercial transportation system for the Lower Mainland that was intended to address the major traffic and congestion that had developed as a result of the lack of infrastructure investments by all levels of government. There are now three other gateway councils established in Canada – in Montreal, Halifax and Southern Ontario. The Greater Vancouver Gateway Council was the prototype, however, and the Committee heard that the consensus built over the last ten years in Vancouver allowed governments to respond to the needs of this gateway relatively quickly and in a collaborative fashion. Transport Canada is currently working with other players in Atlantic and Central Canada on their gateway strategies.

It was suggested to the Committee that the communication between ports, railways and the federal and provincial governments needed to become more strategic. Container transportation infrastructure owners need to know when adjacent infrastructure investments will take place in order to plan their own investments. Communication with the provincial government is essential so that an appropriate road network is in place to serve the new intermodal infrastructure. At the federal level, some witnesses recommended that the government convene a forum on a regular basis with customers and users of the transportation system to revisit container traffic growth forecasts, among other system issues

The Committee is concerned with the inconsistent communications between the stakeholders in the container transportation system and the apparent lack of communication with government. We believe that communication and coordination among all players in the system are extremely important to achieving a seamless transportation network. Without this, stakeholders are not participating to the fullest in an integrated system but rather, they are operating in their own particular silos. As we stressed in our introduction, container transportation is a system and for it to operate at the optimum there must be active communication and problem solving among all of the players. The system is too fragile to have the components operating in isolation.

As was the case in our discussion of a national governance mechanism in the previous section we believe that a national strategy based upon the gateway model may be the best approach in dealing with these issues. Stakeholders told the Committee that the gateway councils have greatly enhanced communication and coordination among industry players. We see this strategy being developed at the national level, largely by the private sector in the container transportation industry, with a national governance mechanism to bring stakeholders and governments together from across the country. What we are calling for is the creation of a National Gateway Council that would promote the efficiency of the whole transportation network and market its use to the world. As previously note, the federal government's role in this concept would be to address specific regional issues while having the overall interests of Canada in mind over the long term.

Therefore, the Committee recommends that:

24. The government assist the stakeholders in the container transportation system to establish an independent National Gateway Council to bring together national and international players in the container transportation system and governments from across the country to enhance communications, bring efficiencies to the system and market Canada's container transportation system to the world.
25. The Minister of Transport oversees the progress on implementing the recommendations in this report and notify Parliament, within one year of the tabling of this report, on the state of that progress.

#### 4. The Local Impacts of Federal Policy

*"Communities that are host to industry are impacted when they are not thoroughly considered and addressed."*

*Her Worship Lois Jackson  
Mayor, Corporation of Delta*

The Committee learned that there are both costs and benefits for the communities where major intermodal transportation infrastructure, such as a gateway port, is located. Communities benefit from container traffic because the transportation sector offers well-paying jobs, but the costs include traffic congestion, reduced quality of life in residential areas, increased road maintenance and policing costs, and underperforming land in terms of tax revenues.

One witness explained to the Committee that the more significant economic benefits of major federal intermodal infrastructure are not shared equally with adjacent communities. This is because Canada's federal, provincial and municipal tax systems reward senior levels of government for container traffic growth, but not the municipalities. Local tax revenue does not increase as intermodal traffic grows, as do provincial and federal income and sales taxes, rather it may fall if growth has a negative impact on residential property values. In fact, a shortage of residential tax revenues may lead municipalities to charge higher property tax rates to businesses, which works against intermodal traffic development. In the United States, municipalities share directly in the economic success of their local port infrastructure and do not need to turn to property taxes to increase revenues.

The Corporation of Delta, which is part of Greater Vancouver, is an example of a community that perceives the costs of intermodal traffic to be higher than the benefits. The Committee heard that there was concern that prime agricultural land was being used for container storage, which seemed unreasonable and created an eyesore for many people in the Lower Mainland. The container operations at Deltaport create substantial rail and road traffic, and hence safety concerns, for the community, and the trains traversing Delta can impede emergency vehicles waiting to cross the tracks. The Committee was told that the federal government expected communities to contribute 25% to the cost of constructing rail overpasses and grade separations, but that the property taxes collected were not sufficient. Finally, the Committee heard that port policing and dealing with hazardous materials represented additional strains on the community finances, which raised the question of whether the municipal tax base should fund services to a national port.

Witnesses that were sensitive to the concerns of people living with major intermodal activity had many suggestions for the federal government to better share the costs and benefits from intermodal traffic with the local community. Specifically, it was suggested that the federal government:

- invest more in grade separations at rail crossings (this was addressed in an earlier section of this report);
- compensate municipalities for lost property tax revenues on land reserved for industrial use (rather than forcing them to accept the most lucrative land-use opportunity, e.g., waterfront condos, which does not preserve land for industrial use);
- provide additional funding for trade dependent municipal corridors and public transit to reduce congestion on them; '
- share more tax revenues (e.g., fuel taxes) with local governments; and
- come up with a formula to share economic growth with urban centres significantly affected by business-gateway growth.

Furthermore, it was recommended that the federal government try to improve the perception of containerized trade by measuring and promoting the local benefits of the trade activity. The federal government could also encourage secondary industries to take advantage of new transportation systems, broadening the benefits of the intermodal infrastructure. One witness suggested that better communication with the community regarding the long-term infrastructure plans would help the surrounding communities better understand the full scope of the infrastructure program and plan for the future.

The Committee is sensitive to the concerns expressed by local communities regarding some of the negative impacts that can occur from container operations. We believe that



many of these concerns can be alleviated through better communication between the industry participants and the communities affected. We would also note that in some cases these issues fall under provincial and/or municipal jurisdictions (e.g., connector roads to ports). Nevertheless, we believe that better communication would provide local communities with a degree of comfort that they do not have now.

## 5. Horizontal Policy Issues

*"[T]here is a real need for a convergence of visions between the agriculture industry in this country and the transportation industry."*

*Greg Cherewyk  
Director of Market Development  
Pulse Canada*

Representatives of the agriculture industry told the Committee that they found transportation policy to be at odds with agriculture policy in Canada. While the federal government's agriculture policy is geared towards product differentiation and adding value at home, transportation policy does not seem to support these goals. There are no incentives for container equipment owners to allow producers to load and seal their products at the point of origin and, as a result, producers suffer a shortage of container equipment and have to accept long transit times that do not allow them to honour delivery commitments to their overseas customers. The Committee was told that, unless the contradiction in federal policy was addressed, the sustainability and competitiveness of the pulse and special crops industry would be threatened.

Another policy area related to intermodal competitiveness is the excise tax policy related to "free trade zone" activities in Canada, which became law in 2001. The Committee heard that Canada's export distribution center (Canada's parallel to the free trade zone concept) programs are not creating business opportunities or employment. The Committee was told that the programs were so restrictive, cumbersome and poorly promoted that only 30 companies participated in the most recent year for which data were available. By way of comparison, in 2004, some 2,300 companies were participating in U.S. free trade zone programs, which handled US\$225 billion in merchandise and employed 330,000 people. The success of inland container terminals that contemplate value-added activity in their business plan may depend on the effectiveness of the Canadian policy in this area.

The Committee is aware of these concerns and believe they need resolution if the container transportation system is to grow in Canada. The issue of container shortages is

especially critical on the Prairies and no more so than in the pulse and specialty crops industry which cannot get enough container equipment to meet its needs. We recognize this and have tried to address this issue in our recommendations dealing with “cabotage” in an earlier section.

Similarly, we see the issue of free trade zones as another important component in the container handling system. Again, we have tried to address this with our recommendation in an earlier section dealing with inland terminals.

## CONCLUSION

Throughout our study on containerization we have been struck by the fact that all of the system participants are eager to find ways to improve the system. What we have also noted, is that many of these players seem to work in isolation and as a result there is a lack of coordination among the stakeholders in the system. The system is too important for this to continue. We believe that better communication will lead to better planning and coordination throughout the industry and resolve some of the issues we have highlighted in this report.

While many of the issues are provincial and local in nature, the federal government has an important role to play. It can show leadership at the national level and adopt policies that do not hinder the growth of the container transportation system.

On the private sector side, our overarching recommendation is the creation of a National Gateway Council to bring together industry stake holders and governments from across the country to seize and exploit the evident opportunity by enhancing communications, bringing efficiencies to the system and marketing Canada's container transportation to the world. Once this occurs we believe that Canada will be able to enhance its competitive position in the world and increase its market for container shipments to North America.



## APPENDIX A

### BACKGROUND ON CONTAINERIZATION

*"Two major led to the container and the growth of the container industry. First was the rise of global trade from relaxed trade laws... The second was the development of container technology over the last 30 years."*

*Dr. John M. Gordon*

Before containerization, maritime cargo handling practices had not changed for over 100 years. Building pallets and loading them into the holds of ships was a slow and labour-intensive process, and the cargoes were vulnerable to damage and theft. Using a sealed steel "box" of standardized dimensions (measured in twenty-foot equivalent units or TEUs) to transport cargo has a number of advantages. Most importantly, total shipping time was reduced because the containers may be transferred from ship to rail to truck, and back again (hence the term "intermodal") very quickly. As the box can be secured and protects the cargo inside, the costs of theft and damage are far less with containerized freight than palletized cargo. Furthermore, the development of climate-controlled containers has made intermodal shipping for temperature-sensitive products possible.

Evolution in container technology – particularly in container vessels, has been a strong catalyst of the rapid growth of containerized freight volumes since the prototypes were developed over 50 years ago. For example, the economy that results from increasing the scale of container carriers has substantially reduced the price of transporting them. The first container ship carried fewer than 100 boxes, but by 2005 the world's largest container ship could carry 8,600 TEUs. By September 2006, the bar was raised again and the biggest container ship in the water was an 11,000 TEU vessel called the Emma Maersk. Some experts predict that the maximum size of container vessel will be constrained by the depth of the Strait of Malacca (between Indonesia and Malaysia) at about 18,000 TEUs. As the capacity from the largest ships already on order is pressed into service, shipping lines are expected to lower their rates even further. Other technologies that have rendered container transportation more efficient over the years include developments in information technology, which have substantially reduced the paper documentation required for shipping, faster container handling equipment at the ports and inland, and railcars for moving stacked containers. Between 1970 and 2004, the stock of containers in the world and the flow going through the ports grew by more than 4,000 percent, averaging over 10 percent growth per annum. Already, fifty percent of global trade by value is containerized.

The emergence of containerization and its subsequent growth were also facilitated by investments on the part of marine terminal operators, railways and trucking companies. In order to load and unload the ever larger container vessels, the marine terminals needed sufficient equipment and infrastructure for transferring containers back and forth from ship to railcar or truck, as well as for storing them. For their part, the railways and trucking companies needed specialized railcars and truck chassis to transport containers. Furthermore, in order to attract a larger share, or even protect their existing share, of containerized freight flows in what have become competitive continental markets for them, each of these players needs to invest in the latest technology. Other investments necessary for efficiently managing large volumes of container traffic include highway and inland terminal infrastructure. In Canada, the private sector has been responsible for the majority of container-specific investments, although the government sector is starting to make targeted investments in the intermodal transportation system.

The policy environment in which the various components of the Canadian container transportation system operate is a patchwork of federal, provincial and municipal jurisdictions. The federal government regulates maritime shipping, the container ports, the major railways and some aspects of trucking services, while the provincial governments are responsible for the road network and other aspects of trucking services. Municipal governments have an impact on the container transportation system through urban planning activities. Coordination among the three levels of government is difficult but necessary as Canadian, U.S. and Mexican transportation systems compete to establish as large a market share as possible of North American container traffic in the next five to ten years.

## APPENDIX B: BASIC INFORMATION ON CONTAINER TRANSPORTATION

Throughout its hearings on this study, the Committee gained insight into how players in the container transportation system fit together and what motivated their behaviour. This appendix presents that material as well as what the Committee heard about best practices at container ports in other countries and the North American container port situation. It closes with a summary of the maritime route trends, which are expected to influence which ports in North America will be most competitive for North American container flows.

### Shipper Decision Criteria

The Committee learned that container transit reliability is paramount for shippers. According to one witness, the top 1,000 blue chip shippers in the world ranked scheduled, reliable service as number one among the criteria they considered when selecting a port or shipping line. In fact, reliability is so important to large retailers that they increasingly find it worthwhile to add flexibility of their distribution system by building facilities for sorting and repacking containerized goods close to the port. Shippers concerned about problems and delays at particular marine terminals may even decide to split their business over a number of locations in order to mitigate “route risk.”

The Committee was also told that decisions about how to get containerized product or supplies to market in North America involved a trade-off between price and transit time. Some shippers, such as shippers of high-value goods, are prepared to pay more for a shorter transit time. For example, containers of high-value, time-sensitive goods from Europe bound for Chicago may be offloaded at Halifax to go on to Chicago by rail instead of continuing by sea to Montreal for off-loading because it is faster, not cheaper.

### Rail and Ocean Carrier Economics

The Committee learned that container carriers are primarily concerned about maximizing the use of, and revenues from, their assets. To that end, both shipping lines and railways try to configure their networks and service patterns to maximize their share of the profitable part of the market and minimize the costs of serving it.

In order to minimize the costs of serving their customers, shipping lines acquire larger ships to take advantage of economies of scale. In 1998, the state of the art was a 6,000 TEU vessel but in 2007, 11,000 TEU vessels – roughly the length of a 20-story-high building and 14 stories across, have become common. In order to maximize the utilization of its



assets, a shipping line might find it worthwhile to spend up to \$150,000 a day in extra fuel to make up time if they fell behind their schedule. For the same reason, ocean carriers increasingly unload the contents of their containers at transload facilities near the ports in order to return the containers for another import cycle.

The Committee heard that a railway's version of maximizing the utilization of their assets is to become a responsive, origin-destination service with no non-revenue moves. To be efficient, the railways operate with the minimum volume of assets they believe is required and always have these assets moving and earning revenue. The Committee was told that the railways prefer direct routes because switching reduces system velocity and revenues from their assets. To avoid the costs of making non-revenue moves of empty cars, the railways want balanced origin-destination traffic that avoids moving empty cars for free. One witness told the Committee that only the promise of sustained, balanced traffic that generates revenues to cover costs would motivate the railways to put in more service.

## Marine Terminal Efficiency

Marine terminals provide the link between ocean carriers and surface transportation services. The Committee learned that a container terminal is paid for lifting containers on and off an ocean-going vessel as well as for storing containers after the free storage time has elapsed (demurrage).

The marine terminals can attract large container ships if they can process them quickly, allowing the shipping lines to get back to sea on schedule. Some of the very large vessels can carry 8,000-10,000 containers and require specialized marine terminals. It is a sophisticated process to unload large container ships and to stack, or otherwise handle, the containers efficiently and to coordinate with subsequent surface movements. Since it is very bad business to jeopardize the rotation of the ocean carriers, the Committee was told that it would be an unusual circumstance if there was even a one- or two-day wait to be loaded or unloaded at a marine terminal.

Witnesses told the Committee that the capacity of a container terminal was highly variable depending on how it was operated. In order to improve container terminal throughput without expanding it, the operator could buy newer equipment that stacks containers higher and coordinate truck pick-ups with its storage areas by using a computerized reservation system. Stacking containers higher could also necessitate an investment in planning technology to ensure that the containers are accessible when needed. Storing empty containers away from the terminal is another way to increase the productivity of a facility as would reducing the amount of free container storage time allowed. A marine terminal's capacity also depends on how quickly its surface transportation partners are willing and able to move the containers to and from the terminal.

To be competitive, a container terminal requires certain infrastructure, equipment and natural endowments. The dockside cranes must be fast, high and wide enough to reach across the deck of a ship and the dock must run the length of the ship to access the containers. The technology is changing rapidly and the marine terminals must invest to keep up with the growth in vessel sizes. A marine terminal also needs a large amount of storage capacity for inbound and outbound containers, inland road and rail connections (ideally suitable for double stack rail services), and possibly access to shortsea shipping services. To receive the larger vessels, the marine terminal should have a water depth of 15 meters or more. In addition, a marine terminal can only compete for container traffic if it meets international security standards.

## International Container Port Best Practices

The Committee learned that Asia has six of the world's top 10 container ports. Shanghai, Shenzhen, Pushan, Kaohsiung all handle at least 9 million TEUs per annum while the container transshipment ports in Singapore and Hong Kong each handle more than 20 million TEUs per annum.<sup>6</sup> It is important to note that emerging nations can leap forward with the benefit of new technology and establish brand new ports using the most modern features. Other differences between Asian and North American ports are labour and work practices. The most productive ports in Asia tend to operate 24 hours a day, seven days a week and North Americans would need to adapt to this reality to be competitive.

Witnesses told the Committee that some European ports are also highly automated and very efficient and are open 24 hours a day, seven days a week. Container ports in Rotterdam and Hamburg handle 8 million to 9 million TEUs per year each. The Port of Amsterdam, which is outfitted with U-shaped cranes and guarantees a minimum of 250 container moves per hour, is also a good example of high container port efficiency in Europe.

## North American Container Port Situation

The Committee was told that North American ports must change course over the next 15 years or the shortage of capacity compared to demand will be a considerable problem. As of a few years ago, only a few container ports in the United States had excess capacity and a witness told the Committee that it looked as if expansions on the west coast would not create enough capacity to eliminate congestion. Congestion, particularly at the ports of Los Angeles and Long Beach, which are also the most efficient North American

---

<sup>6</sup> It can be misleading to compare throughput statistics from transshipment ports and gateway ports. Every container is counted twice at transshipment ports and the cranes are more productive because they can remain in place for a day or two. At gateway ports, the cranes must be repositioned more frequently, reducing their productivity.

container ports, is causing shipping lines to look for alternative access to the continent. In response, three intermodal gateways and corridors are emerging in Mexico with an expected combined capacity of 4 million TEUs per annum. Canadian gateways have already gained substantial business due to the delays south of the border. Canadian ports are particularly competitive for U.S. cargo destined for points east or south of Chicago because of the direct rail lines. Although Canada's market share of containerized freight in North America is increasing, one witness warned the Committee that it would not continue to do so. Meeting the challenge will require both investments in capacity as well as efficiency-enhancing measures such as intelligent intermodal transport.

The Committee heard that there was no evidence that Canadian ports are disadvantaged in any way concerning competitiveness. Canadian ports have been able to attract new markets, have geographic advantages in terms of location and depth, and should be able to participate in the global container trade on both the west and east coasts. Furthermore, Canadian ports continue to innovate by learning from best practices at other ports and by using new technologies. Although Canadian ports are competitive cost-wise, witnesses told the Committee that they were not competitive in terms of reliability. One witness told the Committee that Canada's reputation with container steamship lines overseas has been damaged by uncertainty caused by events such as the trucking situation in Vancouver, First Nations' blockades and rail line washouts. Unless contingencies are built into the Canadian transportation system to alleviate crises and to accommodate growth, it is predicted that Canada will continue to be seen by the overseas world trade as a somewhat unreliable, unpredictable gateway. The Committee was told that the window of opportunity for Canada to change the dynamics of the flow of goods and to have a competitive position with respect to North American access will close in the next five to six years.

## Maritime Route Trends

The Committee learned that congestion at some major container ports, particularly at Los Angeles and Long Beach ports, has led to shifts in traditional shipping routes. Singapore used to be the point west of which shipping through the Suez Canal to North America was the more economic route but that point has now moved east to Hong Kong, due to congestion at west coast ports. The position of shipping lines is that the longer travel time is offset by the prospect of having the ships discharged more quickly on the east coast.

Two popular container routes from Asia to North America are eastward to the west coast or westward through the Suez Canal to the east coast. Currently, 78% of Asian traffic travels to the West Coast of North America and only 2% uses the Suez Canal. In order to avoid congested west coast routes, about 20% of the traffic goes to the East Coast via the Panama Canal.

Currently, the Panama Canal is operating at full capacity and the route is limited to ships of less than 4,500-5,000 TEUs in size. By 2015 however, the Panama Canal expansion



is expected to be finished, allowing ships of between 10,000 and 12,000 TEUs through the Canal. In the meantime, it is expected that the Suez share of Asian traffic will increase significantly, at least in part due to the expected recurrence of congestion on the West Coast in the next three years. Although the Suez route is more costly, because it requires more vessels to service, the Committee was told that it would provide a more reliable service for shippers.

With respect to the largest container vessels, witnesses told the Committee that the economics of the super-sized ships were such that they probably would not enter into the Asia-Pacific service. The crossing time on these routes is too short and the number of top-up ports on the string would slow the vessel down. Witnesses thought the largest vessels would be more economic on an inter-European or inter-Asian service. Regardless, the Committee heard that North America is not likely to receive the largest container ships, such as the 11,000 TEU Emma Maersk. The introduction of the mega-ships is expected to have a ripple effect that will be seen at all ports, however. As the 12,000 TEU vessels come online, the smaller vessels are expected to cascade into service in North America. For example, the Committee was told that Los Angeles and Long Beach would probably receive 10,000 TEU vessels and Vancouver and Halifax would probably receive 8,000 TEU vessels.

## APPENDIX C

### CANADA'S WEST COAST CONTAINER PORTS

This appendix provides an overview of what the Committee learned about the port and surface transportation infrastructure and services at Canada's west coast container ports.

#### Container Port Services

Canada's west coast container ports, which include those in Vancouver and Prince Rupert, have natural advantages, including being closer to Asia and being in deep water. The ports in Seattle-Tacoma are Vancouver's main competitors for container traffic because they are gateway ports with inland markets whereas California's ports mostly serve their local market. The fact that Deltaport, Vancouver's southern-most container terminal, is three hours closer to the Orient than Seattle is a key advantage. Today, less than 5% of Canadian imports come through Seattle compared to 35% 14 years ago. The new container port in Prince Rupert is several hours closer still.

In 2005, Canada's west coast container ports received 9% (2.1 million TEUs) of total container traffic on the west coast of North America. In comparison, U.S. Northwest ports handled 3.9 million TEUs and California ports handled 14.2 million TEUs. Currently only 7% of containers coming into Vancouver go to the United States and the rest go to Central or Eastern Canada. By 2020, Canada's west coast container ports, including the new container terminal in Prince Rupert, are projecting between 5 and 9 million TEUs per annum, which would represent a significant increase in market share (up to 17%). A more conservative scenario projects 5 million TEUs by 2015, yielding an average of 10.2% traffic growth per annum.

Investment in the new container terminal in Prince Rupert will result in the fastest corridor between North Asia and Chicago. The project is valued at \$175 million, including federal, provincial and private investments. Phase 1 will create capacity of between 400,000 and 500,000 TEUs and the second phase would raise it to 1.7 million TEUs.

The major container terminals in the Vancouver area have made investments in their facilities to increase capacity. Port of Vancouver now uses a web-reservation system at its container terminals, which is helping them achieve their goal of a 20 minute truck turnaround time. Centerm, one of the Port of Vancouver's three container terminals, added 8,000 feet of rail at the terminal, rail mounted gantry cranes, and super post-panamax dockside cranes large enough to reach across an 8,000 TEU vessel. The terminal operator, Dubai Ports World Inc., offers a limited number of free storage days to encourage surface transportation services to remove containers from the premises quickly. Under normal conditions, the average dwell time for import containers was under two days. The terminal operator also reported that it recently invested \$150 million in technology and was about to

add \$30 million more, which its labour force readily accepts. As a result of these practices, the capacity at Centerm has more than doubled since 2005.

The operator of the other two container terminals at the Port of Vancouver, TSI Terminal Systems Inc., has also implemented practices that have improved terminal productivity. The operator has purchased new super post-panamax cranes, rail mounted gantry cranes and new terminal operating systems for both Deltaport and Vanterm. As well, a new terminal operating system keeps the crane in constant motion and improves productivity. Due to these and other improvements, the largest container terminal, Deltaport, managed to operate over capacity for two years.

Fraser Surrey Docks is the other container terminal in the Vancouver area and very recently came under the amalgamated jurisdiction of the other Vancouver ports. Fraser Surrey Docks is located 25 kilometres inland on the Fraser River. At its peak, it handled 350,000 TEUs per annum, and there are plans in place to take the terminal to 850,000 TEUs. Although there is a perception that access to Fraser Surrey Docks is constrained, the river terminal can actually handle ships up to about 5,000 TEUs with a tidal assist. The terminal operator, Fraser Surrey Docks, believes that the Fraser River can play a role in relieving systemic congestion but acknowledged that it did not have the potential to greatly increase the capacity of the gateway as the shipping world acquires ever larger vessels. The Fraser River Port container facilities aim to serve a niche market of high value, time sensitive shipments, as containers can travel from Fraser Surrey Docks to Eastern Canada in five days.

Unlike the busiest container terminals elsewhere in the world, no container terminal in Vancouver is open 24-hours a day. Terminal operators and the port have extended gate hours for the busier terminals to reduce congestion and increase the efficiency of trucks picking up containers, however. While it faces local opposition, the Port of Vancouver plans to increase gate hours by 2 hours per year for the next four years until they are open 18 hours a day.

The Vancouver Port Authority is active in business development. The authority opened an office in Beijing in 1994 and more recently it opened one in Chicago in order to grow business into the U.S. Midwest. Based on accounts from terminal managers and shippers, the biggest challenge for Vancouver ports is not attracting more business but handling the business that comes at them.

## Surface Transportation Services

Container importers and exporters whose shipments come through Vancouver marine terminals rely heavily on rail services, which include those of three Class 1 railways. About 65% of export containers arrive in Vancouver by rail and the rest arrive by truck. Furthermore, export commodities that arrive at the terminal by truck have been transloaded



from rail or truck and virtually all of them are produced outside of Vancouver. Upwards of 95% of the total import containers leave the region by rail after some of them have first moved by truck to transload facilities. Sixty-three percent of the Port of Vancouver's container traffic goes to Ontario and Quebec by rail and 35% is distributed to the local market by truck. Six percent of the Port of Vancouver's containers in 2006 went directly to the United States but an unknown amount was subsequently forwarded to the United States from inland container terminals.

## APPENDIX D:

### CENTRAL CANADIAN CONTAINER PORTS

This appendix provides an overview of what the Committee learned about the port and surface transportation infrastructure and services at the major Central Canadian container port in Montreal.

#### Port Services

The Port of Montreal is 1,600 kilometres inland along the St. Lawrence Seaway, between the Northern European, Mediterranean and U.S. markets. It is a terminal port where container ships are entirely loaded and unloaded 12 months of the year. Montreal competes with container ports in New York/New Jersey and Hampton Roads/Norfolk for North Atlantic container traffic. To a lesser extent, the Port of Montreal also competes with the Port of Halifax for container traffic.

The channel to the Port of Montreal has been deepened to 37 feet and the maximum sized vessel that can access the container terminals can carry up to 5,000 TEUs. The Port of Montreal serves a fleet of rapid service container shipping lines. Of the existing world container vessel fleet, 54% can navigate to Montreal. Ninety-six percent of the Port of Montreal's maritime container traffic flows on the North Atlantic, 2% flows south of Montreal and 2% is domestic, exclusively to Newfoundland and Labrador. Sixty percent of Montreal's container market is in Canada, half of which is for Montreal or Quebec markets, and the rest is in the United States. Seventy-five percent of the U.S. containers originate from, or are destined to, the U.S. Midwest and 15% of the business is with the U.S. Northeast.

The Port of Montreal has seen growth of 6.3% per year on average in containerized freight traffic compared to the 3.3% per year experienced by its competitors between 2001 and 2005. The container market in Montreal is mature, however, and future capacity growth is not likely to be significant. The Port of Montreal is expected to see 4.5% growth on average per year through 2015 and receive an increase of more than 2 million TEUs by around 2020.

Container traffic is at the heart of freight traffic growth at the Port of Montreal. The Cast and Racine container terminals represent over 80% of the container capacity at the Port of Montreal and are operated by Montreal Gateway Terminals Partnership. These two terminals employ state-of-the-art container handling equipment including nine ship-to-shore gantry cranes (40-60 tonne capacity), 16 rubber tire gantry cranes (40 tonne capacity) and front-end loaders that are able to stack containers five high (40 tonne capacity). There are also facilities for up to 500 refrigerated containers. Together the terminals serve up to 1,500 trucks per day between 6 a.m. and 11 p.m. Montreal Gateways Terminals Partnership has

invested some \$75 million in equipment over the last 10 years and plans to continue to invest \$8 million annually. Termont Montreal operates Maisonneuve Terminal and has invested over \$40 million in equipment since 2005. Its purchases include two cranes that can lift simultaneously two 20-foot containers. The throughput of the Port of Montreal container terminals was estimated at 7,719 TEUs per acre per annum.

The Port of Montreal has been assured by consultants that its plans for infrastructure improvements will meet its needs in the future, but Montreal Island may run out of space for containerized traffic in about eight years. The Port of Montreal could be expanded by filling in the Vickers Basin and occupying the land between the port and Notre Dame Street. Furthermore the bulk operations could be moved to the Contrecoeur site. The Port of Montreal plans to invest \$175 million through 2011 to accommodate traffic growth, including adding 25,000 feet of railway at the port.

### Surface Transportation Services

The Port of Montreal's container traffic is somewhat evenly balanced between truck and rail services. Fifty-five percent of containers are moved to and from the port by CN Rail and CP Rail and the rest are moved by more than 25 trucking companies. Truck traffic is almost all for the Canadian market (86% of the total) whereas rail traffic is almost evenly split between the Canadian (43%) and the U.S. market (57%). Some 45 intermodal rail services per week and approximately 2,000 trucks per day serve the container terminals.

The Montreal Port Authority considers surface transportation a particular strength for the port. The Port of Montreal offers the fastest surface transit times to Toronto (10 hours), Detroit (23 hours), Chicago (33 hours) and New York from the North Atlantic. The Montreal Port Authority achieved nearly a 40 hour reduction in transit time to Chicago by working with the railways to prepare unit trains for the destination on the dock. The system in place allows for dedicated unit trains to be prepared for Chicago on 12 different lines from three terminals. The Montreal Port Authority also operates a 100-kilometer rail network on port territory with direct access to almost every berth and connections to CN and CP Rails' lines. The rail operations at the port eliminate the need for intermediate transshipment, which is unavoidable at many other ports, and a competitive advantage for the Port of Montreal.



## APPENDIX E

### CANADA'S EAST COAST CONTAINER PORTS

This appendix provides an overview of what the Committee learned about the port and surface transportation infrastructure and services at Canada's east coast container ports.

#### Port Services

Although Atlantic Canada is a small local market, it services many international freight markets as well as Central Canada and Central United States. Nova Scotia ports have shortsea shipping services to Newfoundland and Labrador, New England, St. Pierre and Miquelon, the Caribbean, Central Canada, Cuba, and sometimes the United States.

The Port of Halifax is in competition with the ports in New York and New Jersey and, to some extent, the Port of Montreal for container traffic. Halifax currently receives some containers bound for the U.S. Midwest that have to be off-loaded from ships going to New York because the water is not deep enough there. New York has just commenced a major dredging project to 15 meters, though, which will reduce Halifax's competitive advantage somewhat. The Halifax Port Authority has been very active in traveling to India and setting up arrangements with shippers there in order to attract a regular container service via the Suez Canal.

There is room for some growth in containerized freight traffic at the Port of Halifax without further infrastructure investment, as both container terminals in Halifax are operating below capacity. That said, there is not enough excess capacity for one Maersk-size ship (6,000 to 8,000 containers) to call in Halifax once a week and fully load or unload. There is only excess capacity if 400 or 500 containers are loaded or unloaded at once, as is currently the case. The Port of Halifax expects container traffic to grow from 500,000 TEUs to 860,000 TEUs by 2020.

Canso is a potential location for another container port to compete with Halifax in Eastern Canada. The proposed private sector Melford International Container Terminal in Canso is expected to be operational in 2010 and will handle 2 million TEUs. A container terminal in Canso would be extremely competitive because it would be an ice-free, deep water, year-round container port seven hours closer to Europe than any other port in North America. Ships serving it would be able to earn revenue from three or four more turns every year than they would serving other ports.

#### Surface Transportation Services

CN Rail provides twice daily double-stack rail service from Nova Scotia to Central Canada and the United States. There is plenty of capacity for freight growth out of Nova

Scotia as CN Rail reports that it could run 20 trains a day from Halifax to Toronto. Presently, 75% of Halifax's container traffic is loaded onto railcars for delivery to Central Canada and the United States. Of this amount, 30% goes directly to the United States.

There are inland transload facilities in Halifax to sort maritime imports for the region from those bound for more distant markets. For example, Consolidated Fastfrate sorts Canadian Tire's container imports in Halifax, loading Atlantic Canada imports onto trucks and Quebec and Ontario imports into 53-foot containers for rail or truck delivery. Armored Transport also operates a transload facility in Halifax.

Although Canso is not directly served by a Class 1 railway, CN Rail told the Committee that it would be in a position to take on the containerized freight coming through the new terminal in Canso by 2010 or 2011.

## APPENDIX F:

### POTENTIAL CONTAINER PORTS IN THE NORTH

Some members of the Committee asked witnesses for their views on the potential to develop a container port in Churchill, Manitoba. In response, the witnesses generally expressed some doubt as to how realistic it would be to open up the Arctic as a polar shipping route, considering that - even with global warming - the Northwest Passage will continue to be too unpredictable for shippers. Furthermore, transporting cargo to and from Churchill by land all year round is a problem. One witness suggested that the opportunity in Churchill, aside from utilizing the traditional routes in the summer months, may lie in working with the Russians to help them reach Asia.

Transport Canada officials conceded that, on the question of the Port of Churchill, if there were a longer shipping season there could be an opportunity to use the port more frequently. The rail line might need to be upgraded somewhat, though, if there were significant increases in traffic. Finally, the Committee heard that development of northern ports could also strengthen Canada's sovereignty in this region.



## APPENDIX G WITNESSES AND SUBMISSIONS

**Arctic Gateway Council** (April 2, 2008; issue 8, 39-2)  
Francis, Schiller, Secretary.

**Asia Pacific Foundation of Canada** (March 13, 2007; issue 9; 39-1)  
Paul Evans, Co-CEO.

**Association du camionnage du Québec** (May 14, 2007; issue 14; 39-1)  
Sophie Tremblay, Coordinator, Technical and Operational Matters.

**Atlantic Canada Opportunities Agency (ACOA)** (February 8, 2008; issue 5, 39-2)  
Debbie Windsor, Vice-President  
Janine Fraser, Policies Analyst

**Atlantic Institute for Market Studies** (February 9, 2008; issue 5, 39-2)  
Charles Cirtwill, Acting President  
Barrie Hebb, Research Economist

**Atlantic Provinces Economic Council (APEC)** (February 8, 2008; issue 5, 39-2)  
David Chaundy, Senior Economist

**BC Trucking Association** (March 13, 2007; issue 9; 39-1)  
Paul Landry, CEO.

**Dr. Mary Brooks**, Professor, William A. Black Chair of Commerce, Dalhousie University.  
(In a personal capacity) (January 31, 2007; issue 7; 39-1)

**Campbell Agri Business Strategists** (March 13, 2007; issue 9; 39-1)  
Doug Campbell.

**Canada Border Services Agency** (October 17, 2006; issue 4; 39-1)

Brent Patten, Manager of the Carrier and Cargo Policy Unit, Commercial Policy  
Division within the Border and Compliance Programs Directorate in  
Admissibility Branch.

**Canadian Manufacturers & Exporters** (November 27, 2007; issue 2, 39-2)

David T. Fung, Chair of the Board of Directors and Chairman & CEO of ACDEG International Inc.

Jean-Michel Laurin, Vice President, Global Business Policy

**Canadian Pacific** (June 12, 2007; issue 16; 39-1)

Jim Buggs, General Manager, Car Management;

Claudio Minello, General Manager, International.

**Canadian Tire Corporation** (January 30, 2008; issue 3, 39-2)

Patrick Sinnott, Senior Vice-President, Supply Chain;

Caroline Casselman, Director, Community and Public Affairs.

**Canadian Trucking Alliance** (November 28, 2007; issue 2, 39-2)

Graham Cooper, Senior Vice President;

Ron Lennox, Vice President Trade and Security;

Elly Meister, Vice President, Public Affairs.

**Centre for Research on Transportation** (May 15, 2007; issue 14; 39-1)

Teodor Gabriel Crainic, Director, Intelligent Transportation Systems Laboratory.

**CN** (June 12, 2007; issue 16; 39-1)

Paul D. Waite, Vice-President, IMX

**David Colledge**, Colledge Transportation Consulting, Inc. (In a personal capacity) (March 14, 2007; issue 9; 39-1)

**Community Futures Pacific Northwest**

Knut Bjorndal, General Manager.

**Consolidated Fastfrate** (February 9, 2008; issue 5, 39-2)

Rob Pittman, Halifax Branch Manager

**Corporation of Delta** (March 14, 2007; issue 9; 39-1)

Her Worship Lois Jackson, Mayor;

Ian Radnidge, Director of Engineering.

**DP World Vancouver** (March 14, 2007; issue 9; 39-1)

Cliff Stewart, Vice-President, Operations.

**Finance Canada** (October 17, 2006; issue 4; 39-1)

Dean Beyea, Chief, Trade in Goods, International Trade Policy Division,  
International trade and Finance;

Sylvie Larose, Policy Analyst, trade in Goods, International Trade Policy Division,  
International Trade and Finance;

Geoffrey MacMillan, Tax Policy Officer, general Operations and Border Issues, Sales  
Tax Division, Tax Policy Branch.

**Fraser River Port Authority** (March 13, 2007; issue 9; 39-1)

Captain Allan Domaas, President and CEO.

**Fraser Surry Docks** (March 13, 2007; issue 9; 39-1)

Ross Hanson, Executive Vice-President.

**Greater Halifax Partnership** (February 8, 2008; issue 5, 39-2)

Stephen Dempsey, President and Chief Executive Officer

Dan English, Chief Administrative Officer, Halifax Regional Municipality

**Greater Vancouver Gateway Council** (March 13, 2007; issue 9; 39-1)

Bob Wilds, Managing Director.

**Halifax Gateway Council** (February 9, 2008; issue 5, 39-2)

James Frost, Executive Director;

John Hamblin, Member of the Board of Directors, Halifax Gateway Council and  
President, Clarke IT Solutions Inc.

**Halifax Port Authority** (February 8, 2008; issue 5, 39-2)

Karen Oldfield, President and Chief Executive Officer

Paul MacIsaac, Senior Vice-President

George Malec, Vice-President, Business Development and Operations

**International Longshore and Warehouse Union** (March 14, 2007; issue 9; 39-1)

Tom Dufresne, President.

**International Longshoremen's Association Council of Unions** (February 9, 2008; issue  
5; 39-2)

David Cranston, President / Business Agent, I.L.A. Local 269;

Fred R. Rhodenizer, Vice-President, I.L.A. Local 269;

John W. Campbell, I.L.A. Local 1825.

**Dr. Michael C. Ircha**, Professor of Civil Engineering, University of New Brunswick. (In a  
personal capacity) (October 25, 2006; issue 4; 39-1)

**Dr. Jake M. Kosior** (In a personal capacity) (November 1, 2006; issue 4; 39-1)



**Laurentian Energy** (February 9, 2008; issue 5; 39-2)

James Wooder, Chief Executive Officer, Sydport Container Terminal Project.

**Loblaw Companies Limited** (March 4, 2007; issue 7, 39-2)

Robert Wiebe, Senior Vice President, Transportation

Dan Parkes, Vice President, International Transport and Logistics

**Maher Terminals**

Mark J. Schepp, General Manager, Operations

**Melford International Terminal Inc.** (February 8, 2008; issue 5, 39-2)

Bob Stevens, Chief Executive Officer

John Vickerman, Principal, TranSystems

Richie Mann, Vice-President Marketing

**Montreal Gateway Terminals Partnership** (May 15, 2007; issue 14; 39-1)

Kevin M. Doherty, Chief Executive Officer;

Michael Fratianni, Chief Financial Officer.

**Montreal Port Authority** (February 6, 2008; issue 4, 39-2) (See also Port of Montreal)

Patrice Pelletier, Chief Executive Officer

Stéphanie Isaacs, Director, Government Relations

Jean Mongeau, Vice President, Legal Affairs and Secretary

**Moose Jaw, City of** (March 13, 2007; issue 9; 39-1 & November 20, 2007; issue 1, 39-2)

His Worship Dale McBain, Mayor.

**Northwest Community College**

Deb Stava, Campus Principal.

**Northern Transportation Corridor Development Corp. (NCDC)**

Maynard Angus, NCDC Board member;

Dan Dibbelt, NCDC Board Member; Northern Alberta Development;

Ron Vanderlee, Board Member, Pacific Northwest Gas.

**Nova Scotia, Province of** (February 21, 2007; issue 8; 39-1)

The Honourable Angus MacIsaac, M.P.P., Deputy Premier and Minister of  
Transportation and Public Works, Province of Nova Scotia

David Oxner, Director, Gateway Initiative; Department of Transportation and Public  
Works.

**NSCAD University** (February 8, 2008; issue 5, 39-2)

John D. Mabley, Vice-President, University Relations;

Linda Hutchinson, Associate Director of Advancement.

**Nunavut Tunngavik Inc.** (April 2, 2008; issue 8, 39-2)

Monica Ell, Director, Business and Economic Development.

**Palliser Furniture Limited** (March 4, 2007; issue 7, 39-2)

Art DeFehr, President and Chief Executive Officer

**Port of Montreal** (February 7, 2007; issue 7; 39-1 & May 14, 2007; issue 14; 39-1) (See also Montreal Port Authority)

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Office;

Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master;

Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development.

**Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port** (November 20, 2007; issue 1, 39-2)

Doug Campbell, CEO

**Barry E. Prentice**, Professor, Asper School of Business, University of Manitoba; (In a personal capacity) (November 1, 2006; issue 4; 39-1)

**City of Prince George** (March 14, 2007; issue 9; 39-1)

His Worship Colin Kinsley, Mayor.

**Prince Rupert Grain Limited** (February 13, 2008; issue 6, 39-2)

Jeff Burghardt, President and Chief Executive Officer

**Prince Rupert Port Authority**

Don Krusel, President and Chief Executive Officer;

Maynard Angus, Manager, Public Affairs;

Gary Paulson, Director Operations & Security;

Barry Bartlett, Manager, Corporate Communications.

**Prince Rupert, City of**

His Worship Herb Pond, Mayor;

Gord Howe, City Manager;

Christopher Colussi, Manager, Prince Rupert & Port Edward Economic Development Corporation.

**Pulse Canada** (February 14, 2007; issue 8; 39-1)

Lloyd Affleck, Chair;

Gordon Bacon, Chief Executive Officer;

Greg Cherewyk, Director of Market Development.

**Quebec Shortsea Shipping Roundtable** (May 15, 2007; issue 14; 39-1)

Nicole Trépanier, Executive Director, Armateurs du Saint-Laurent.

**Quickload CEF**

Jeff Mackey

**Railway Association of Canada** (June 12, 2007; issue 16; 39-1)

Cliff Mackey, President.

**Regina Regional Economic Development Authority** (February 6, 2007; issue 7; 39-1)

Clare Kirkland, Director of Strategic Development.

**Ridley Terminals Inc.**

Gregory A. Slocombe, President & Chief Executive Officer

**Robert Transport Inc.** (May 14, 2007; issue 14; 39-1)

Claude Robert, President and Chief Executive Officer, and President, Canadian Trucking Alliance.

**Saskatchewan AgriVision Corp.** (March 13, 2007; issue 9; 39-1 & November 20, 2007; issue 1, 39-2)

C.M. (Red) Williams, President.

**Saskatoon, City of** (November 20, 2007; issue 1, 39-2)

Donald Atchison, Mayor;  
Randy Grauer, City Planner.

**Shipping Federation of Canada** (May 15, 2007; issue 14; 39-1)

Michael H. Broad, President;  
Anne Legars, Political Director, Governmental Affairs.

**Smit Marine Canada Inc.**

Mike Stevenson, Manager

**Southern Ontario Gateway Council** (June 5, 2007; issue 15; 39-1)

John Best, Executive Director.

**St. Lawrence Seaway Management Corporation** (May 15, 2007; issue 14; 39-1)

Richard (Dick) Corfe, President and Chief Executive Officer.



**Termont Terminal Inc.** (May 15, 2007; issue 14; 39-1)

Roger Carré, General Manager;  
Robert Desrochers, Comptroller.

**TransLink** (Greater Vancouver Transportation Authority) (March 14, 2007; issue 9; 39-1)

Robert Paddon, Vice-President.

**Transport Canada** (June 20, 2006; issue 2; 39-1 & October 4, 2006; issue 3; 39-1)

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities. (October 4, 2006; issue 3; 39-1)

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;  
Richard Saillant, Acting Executive Director, Rail Policy;

Roger Roy, Director General, Economic Analysis;

Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy;

Laureen Kinney, Director General, Marine Security.

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy; (October 4, 2006; issue 3; 39-1)

**TranSystems** (May 30, 2007; issue 15; 39-1)

John Vickerman, Founding Principal.

**TSI Terminal Systems Inc.** (March 14, 2007; issue 9; 39-1)

Morley Strachan, Vice-president, Operations and Business Development.

**Vancouver Container Truckers Association** (March 14, 2007; issue 9; 39-1)

Paul Uppal, Business Agent;

Pete Smith, National Representative, CAW.

**Vancouver Port Authority** (March 13, 2007; issue 9; 39-1)

Captain Gordon Houston, President and CEO.

**West Coast Container Freight Handlers Association** (March 13, 2007; issue 9; 39-1)

Kevin Ouellette, President;

David Peacock, Vice-President and General Manager, Westran Intermodal;

Rick Cowan, Vice-President, Euroasia Transload;

**Western Transportation Advisory Council** (March 14, 2007; issue 9; 39-1)

Ruth Sol, President.

Lisa Baratta, Manager, Corporate Services.



## ***TIME FOR A NEW NATIONAL VISION***

### **Opportunities and Constraints for Canada in the Global Movement of Goods**

Ce rapport est aussi disponible en français.

Des renseignements sur le Comité sont accessibles sur le site :

[www.senat-senat.ca/transcom.asp](http://www.senat-senat.ca/transcom.asp)

Information regarding the Committee can be obtained through its web site :

[www.senat-senat.ca/transcom.asp](http://www.senat-senat.ca/transcom.asp)

Information regarding the Senate can be obtained through its web site:

[www.parl.gc.ca](http://www.parl.gc.ca)

or by telephone at 1-800-267-7362



# ***VERS UNE NOUVELLE VISION NATIONALE***

**Les occasions et les restrictions  
du Canada face au transport  
mondial des marchandises**

Rapport du Comité consultatif  
permanents des transports  
et des communications

juin 2008

This report is also available in English  
Information regarding the Committee can be obtained through its web site:  
[www.senate-senat.ca/transcom.asp](http://www.senate-senat.ca/transcom.asp)

Des renseignements sur le Comité sont disponibles sur le site :  
[www.senate-senat.ca/transcom.asp](http://www.senate-senat.ca/transcom.asp)

Images de couverture par © Jupiterimages Corporation

***VERS UNE  
NOUVELLE VISION  
NATIONALE***

**Les occasions et les restrictions du  
Canada face au  
transport mondial des marchandises**

Rapport du Comité sénatorial permanent des  
transports et des communications

Juin 2008





## TABLE DES MATIÈRES

Le Comité .....	5
Ordre de renvoi.....	7
Résumé.....	8
Recommandations.....	11
Avant-propos de la présidente .....	17
Introduction .....	19
Principaux sujets de préoccupation : le point de vue des témoins .....	24
A. Services ferroviaires .....	24
1. Exploitation des chemins de fer.....	25
2. Répercussions sur le secteur d'aval.....	26
B. Services de camionnage.....	31
1. L'industrie canadienne du transport routier.....	31
2. Le camionnage régional .....	33
C. Politique douanière .....	36
1. La pénurie de conteneurs vides .....	36
2. Autres problèmes causés par le tarif douanier .....	37
3. Le sort des producteurs agricoles canadiens .....	40
D. Politique de l'autorité portuaire.....	43
E. Transport maritime à courte distance.....	47
1. Le potentiel du transport maritime à courte distance par conteneur au Canada .....	47
2. Les obstacles au transport maritime à courte distance par conteneur au Canada .....	49
F. Perspectives du transport intérieur.....	53
1. Les arguments des partisans de l'aménagement des terminaux intérieurs à conteneurs .....	53
2. Possibilités pour les Prairies.....	54
3. Possibilités pour la Colombie-Britannique.....	56

G. Sécurité et efficacité.....	59
1. L'environnement de sécurité.....	59
2. Problèmes sur le plan de l'efficience .....	61
3. Autres possibilités.....	64
H. Besoins en matière de technologie de l'information.....	66
I. Considérations environnementales.....	69
1. L'impact relatif sur l'environnement des différents modes de transport.....	69
2. Formalités administratives et évaluations environnementales.....	72
J. Questions liées à la main-d'œuvre .....	75
K. Politiques et programmes fédéraux en matière de transport intermodal .....	78
1. Programmes fédéraux d'infrastructure .....	78
2. Politique en matière de transport .....	80
3. Les relations entre l'industrie, le gouvernement et les autres intervenants ....	83
4. Les répercussions locales de la politique fédérale.....	86
5. Questions relatives aux politiques horizontales .....	88
Conclusion.....	90
ANNEXE A : Contexte de la conteneurisation .....	91
ANNEXE B : Notions élémentaires sur le transport des conteneurs .....	93
ANNEXE C : Terminaux portuaires à conteneurs de la côte Ouest du Canada .....	99
ANNEXE D : Terminaux portuaires à conteneurs du Centre du Canada.....	102
ANNEXE E : Terminaux portuaires à conteneurs de la côte Est du Canada .....	105
ANNEXE F : Construction éventuelle d'un terminal portuaire à conteneurs dans le Nord.....	107
ANNEXE G : Témoins et mémoires .....	108



## LE COMITÉ

Les sénateurs suivants ont participé à l'étude:

L'honorable Lise Bacon, présidente du Comité  
L'honorable Donald H. Oliver, vice-président du Comité

et

Les honorables sénateurs:

Willie Adams  
Dennis Dawson  
Trevor Eyton  
Francis Fox  
Janis G. Johnson  
Terry M. Mercer  
Pana Merchant  
Jim Munson (39<sup>ième</sup> Parlement, 1<sup>ère</sup> session)  
Gerard A. Phalen (39<sup>ième</sup> Parlement, 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ième</sup> sessions)  
David Tkachuk (vice-président, 39<sup>ième</sup> Parlement, 1<sup>ère</sup> session)  
Rod A.A. Zimmer

## Membres d'office du Comité:

Les honorables sénateurs Marjory LeBreton, C.P. (ou Gérald Comeau) et  
Céline Hervieux-Payette, C.P. (ou Claudette Tardif)

Autres sénateurs ayant participé, de temps à autre, à cette étude:

Les honorables sénateurs Jacob (Jack) Austin, Tommy Banks, Sharon Carstairs,  
Andrée Champagne, Maria Chaput, Ione Jean Christensen, Gerald J. Comeau, James  
Cowan, Joyce Fairbairn, Rose-Marie Losier-Cool, Paul J. Massicotte, Michael A.  
Meighen, Wilfred P. Moore, Mira Spivak, Marilyn Trenholme-Counsell.

## Personnel du Comité:

Madame Allison Padova, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement;  
Monsieur Terrence Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement;  
Monsieur John Christopher, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement;  
Madame Maryse Durette, agent de communications, (30<sup>ème</sup> Parlement, 1<sup>ère</sup> session);  
Madame Karen Schwinghamer, agent de communications, (30<sup>ème</sup> Parlement, 2<sup>ème</sup> session);  
Madame Mona Ishack, Coordinatrice des communications;  
Monsieur Adam Thompson, greffier du comité (30<sup>ème</sup> Parlement, 1<sup>ère</sup> session);  
Madame Nicole Raymond, adjointe administrative (30<sup>ème</sup> Parlement, 1<sup>ère</sup> session);  
Madame Sylvie Simard, adjointe administrative (30<sup>ème</sup> Parlement, 2<sup>ème</sup> session);  
Monsieur Denis Robert, greffier du comité (30<sup>ème</sup> Parlement, 2<sup>ème</sup> session).

## Personnel des séminaires

Monsieur Alexandre Drago, conseiller politique à la présidente (30<sup>ème</sup> Parlement, 1<sup>ère</sup> session);  
Monsieur Marc Lalancette, conseiller politique à la présidente (30<sup>ème</sup> Parlement, 2<sup>ème</sup> session);  
Madame Rhonda Walker-Sistie, conseillère politique au vice-président (30<sup>ème</sup> Parlement, 1<sup>ère</sup> session);  
Monsieur Robin Hay, conseiller politique au vice-président (30<sup>ème</sup> Parlement, 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> sessions).

## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* le mercredi 14 novembre 2007 :

« L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par

i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique

ii) les ports à conteneurs de la côte Est

iii) les ports à conteneurs du Centre

du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard;

Que le comité soumette son rapport final au plus tard le 31 mars 2008;

Que les mémoires reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis sur la question par le comité depuis la première session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée. »

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 11 mars 2008 :

« L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,

Que, par dérogation à l'ordre adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, la date pour la présentation du rapport final du Comité sénatorial permanent des transports et des communications sur son examen relatif au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada soit reportée du 31 mars 2008 au 19 juin 2008.

La motion, mise aux voix, est adoptée. »

Paul C. Bélisle

Greffier du Sénat



## RÉSUMÉ

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a consacré beaucoup de son temps, ces 18 derniers mois, à une étude approfondie du système canadien de transport du fret conteneurisé. Le Comité a commencé ses audiences en juin 2006 et a terminé son étude en avril 2008. Son but était de trouver des moyens de rendre le système plus compétitif pour que le Canada puisse accaparer une plus grande part du trafic de fret conteneurisé en Amérique du Nord.

Reliant le plus grand marché asiatique au plus grand marché nord-américain, la route maritime entre la Chine et Chicago est très importante pour le trafic conteneurisé. Comme les ports canadiens sont stratégiquement positionnés pour s'occuper de ce trafic, le Comité a décidé d'examiner les contraintes actuelles du système ainsi que les moyens d'y remédier pour que le Canada puisse tirer parti des perspectives futures du marché.

Le système canadien de transport du fret conteneurisé comprend un certain nombre de composantes : navires, chemins de fer, camions, terminaux maritimes et de conteneurs, technologies de l'information et main-d'œuvre. Les politiques régissant ces différentes composantes forment un ensemble disparate relevant des autorités fédérales, provinciales et municipales. Le Comité a constaté que chacun des trois ordres de gouvernement influence sensiblement chacune des composantes et a un rôle essentiel à jouer pour assurer un fonctionnement optimal du système. De plus, le secteur privé constitue le principal moteur du financement de l'ensemble des activités.

Le Comité a noté qu'il y aura des mesures à prendre dans un certain nombre de domaines pour que le système constitue un réseau ininterrompu d'un océan à l'autre. Ces mesures comprennent l'amélioration des services ferroviaires, la rationalisation de la réglementation très disparate du camionnage dans les différentes régions du pays, la recherche de moyens pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre dans l'industrie, l'actualisation des politiques des ports, le renforcement de l'infrastructure, l'atténuation ou l'élimination des problèmes environnementaux et une intégration plus poussée des technologies de l'information dans le système de transport du fret conteneurisé. Même si le Canada est en très bonne position pour tirer parti de l'expansion du trafic de conteneurs, le Comité croit qu'il sera nécessaire de s'attaquer à ces problèmes pour être en mesure de saisir les occasions qui s'offrent.

Le Comité est en même temps conscient du fait que ces problèmes créeront des défis liés à la politique publique pour tous les ordres de gouvernement du Canada ainsi que pour le secteur privé. Le gouvernement fédéral, les provinces, les groupes d'intérêts régionaux, les responsables des chaînes d'approvisionnement et d'autres intervenants se rendent compte qu'il est possible de tirer des avantages économiques considérables d'un système efficace de transport du fret conteneurisé et ont donc consacré d'importantes ressources à l'augmentation de l'efficacité et de la capacité du système ces dernières années. Le Comité

croit cependant qu'il faudra, entre autres, que les participants coordonnent davantage leurs efforts pour que le système puisse atteindre son plein potentiel.

Le Comité est persuadé que le transport du fret conteneurisé doit être considéré comme un système cohérent dont chaque partie doit fonctionner efficacement pour que la chaîne d'approvisionnement prenne vraiment forme. À l'heure actuelle, le système comporte des chaînons faibles : encombrement des ports, fiabilité du système, pénuries de main-d'œuvre, politiques gouvernementales incohérentes et utilisation insuffisante des technologies de l'information.

Le rapport du Comité examine ces questions et d'autres dans le contexte de la politique nationale et de la place du Canada dans le trafic international du fret conteneurisé. Nous croyons que le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer sur le plan de la politique pour assurer un développement continu de ce secteur. Il peut faire preuve du leadership nécessaire pour coordonner les efforts des différents intervenants de l'industrie.

Le Comité a formulé un certain nombre de recommandations à l'intention du gouvernement fédéral et des autres intervenants en vue de l'amélioration du système canadien de transport du fret conteneurisé. Les recommandations portent notamment sur ce qui suit :

- **Établissement d'un Conseil national des portes d'entrée réunissant les intervenants du système de transport du fret conteneurisé et les gouvernements du pays, afin d'améliorer les communications, de rendre le système plus efficace et de faire la promotion du système de transport du Canada dans le monde.**
- **Amélioration du niveau de service assuré par les chemins de fer aux expéditeurs.**
- **Adoption de mesures pour améliorer le transport routier, y compris le recours à de nouvelles technologies, et harmonisation de la réglementation du camionnage dans tout le pays.**
- **Accroissement du nombre de conteneurs vides mis à la disposition des expéditeurs canadiens.**
- **Élargissement de la portée de la politique du Canada sur les administrations portuaires.**
- **Adoption de mesures incitatives pour favoriser la croissance du transport maritime à courte distance.**
- **Adoption de mesures pour assainir l'environnement.**
- **Amélioration des relations de travail et renforcement des programmes de formation de la main-d'œuvre.**
- **Accroissement du financement des ports, des portes d'entrée et des projets de terminaux intérieurs afin de créer des capacités supplémentaires en prévision de la croissance future de l'industrie du transport conteneurisé.**

Nous croyons que la mise en œuvre de ces recommandations renforcera la compétitivité du système de transport du fret conteneurisé et permettra au Canada de jouer un rôle plus important dans la chaîne internationale d'approvisionnement.

Tout le long de son étude, le Comité a été impressionné par le fait que tous les participants sont très désireux de trouver des moyens d'améliorer le système. Il a noté en même temps que beaucoup de ces participants travaillent seuls, ce qui nuit à la coordination des efforts. Nous croyons que de meilleures communications permettront d'améliorer la planification et la coordination dans toute l'industrie et de régler certains des problèmes que nous mentionnons dans le rapport. Nos recommandations visent à atteindre ce but.



## RECOMMANDATIONS

### A Services ferroviaires

1. Que le gouvernement s'interroge sur l'opportunité d'ajuster le montant de la déduction pour amortissement, afin d'encourager les chemins de fer à investir plus rapidement dans de nouveaux équipements. (page 30)
2. Que le gouvernement se penche notamment sur :
  - les raisons expliquant le manque de conteneurs sur rail;
  - la mauvaise qualité du service et les tarifs élevés pour le transport des marchandises imposés à des expéditeurs « captifs »;
  - le manque de consultation entre les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les ports au sujet des retards dans le service;
  - le peu de responsabilité assumée par les compagnies de chemin de fer lorsqu'elles discutent de ces questions avec les expéditeurs;et prenne les mesures qui s'imposent. (page 30)

### B Services de camionnage

3. Que le gouvernement fédéral étudie la possibilité de favoriser l'adoption de nouvelles technologies par l'industrie du camionnage au moyen d'incitatifs fiscaux ou d'un amortissement accéléré. (page 35)
4. Que le gouvernement fédéral encourage Citoyenneté et Immigration Canada à classer les conducteurs de camion sur longue distance comme de la main-d'œuvre spécialisée, afin qu'un plus grand nombre de travailleurs étrangers puissent tirer avantage de la politique d'immigration au Canada. (page 35)
5. Que le gouvernement fédéral, en collaboration avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), établisse un processus visant à harmoniser les règlements sur le camionnage à la grandeur du pays. (page 35)

## C. Politique douanière

6. Que Transports Canada réussisse à harmoniser sa réglementation avec celle des États-Unis, afin d'augmenter le nombre de conteneurs vides dont peuvent disposer les expéditeurs canadiens. (page 42)
7. Que le gouvernement cesse de percevoir des droits de douane sur les déplacements des conteneurs d'un point à un autre du Canada dans l'espoir d'augmenter le nombre de conteneurs vides disponibles au Canada. (page 42)

## D. Politique de l'armement portuaire

8. Que le gouvernement mette en application les recommandations figurant dans le rapport de 2003 du groupe d'étude de la *Loi maritime du Canada*, suivant lequel les ports devraient pouvoir émettre des obligations exemptes d'impôt et payer une allocation établie à partir non pas de leurs revenus bruts, mais de leurs revenus nets. (page 46)

## E. Transport maritime à courte distance

9. Que le gouvernement appuie la croissance du transport maritime sur courte distance
  - en éliminant les droits perçus par le gouvernement fédéral sur les navires importés destinés à ce type de transport;
  - en exonérant les entreprises de transport maritime de conteneurs sur courte distance des droits de services à la navigation maritime;
  - en exonérant les nouveaux ports à conteneurs sur les Grands Lacs des frais d'installation de nouveaux services de douanes;
  - en exonérant les navires faisant le transport maritime de conteneurs sur courte distance des frais de pilotage sur la Voie maritime du Saint-Laurent;
  - en amenant les États-Unis à exonérer ces navires des taxes d'entretien des ports; et

- en négociant des franchises multilatérales de droits de cabotage pour les entreprises de transport maritime de conteneurs sur courte distance. (page 51)

## F. Perspectives du transport intérieur

10. Que le gouvernement établisse des zones franches intérieures afin d'attirer des investissements et d'accroître l'efficacité et la rentabilité des terminaux intérieurs. (page 58)

## G. Sécurité et efficacité

11. Que le gouvernement harmonise les programmes de sécurité des différents ministères et organismes et utilise les technologies voulues (comme les appareils de reconnaissance optique de caractères) afin d'assurer le déplacement fluide des conteneurs dans les marchés domestiques et nord-américains. (page 65)

## H. Besoins en matière de technologie de l'information

12. Que le gouvernement adopte un protocole de mise en commun de l'information similaire à l'U.S. *Uniform Intermodal Interchange Agreement*, afin de faciliter le déplacement des conteneurs dans les marchés canadien et nord-américain. (page 68)

## I. Considérations environnementales

13. Que le gouvernement encourage les provinces à harmoniser leurs règlements sur le camionnage afin de maximiser l'utilisation de technologies éconergétiques comme le concept Enviro Truck. (page 73)
14. Que le gouvernement modifie la déduction pour amortissement applicable à l'équipement afin que les entreprises de transport puissent faire l'acquisition de nouvelles technologies à haut rendement énergétique et plus propres. (page 73)
15. Que le gouvernement investisse davantage dans les sauts-de-mouton aux carrefours dans le but de réduire la congestion et d'éviter que les trains,



les camions et autres véhicules ne tournent inutilement au ralenti.  
(page 74)

16. Que le gouvernement coordonne ses évaluations environnementales avec les études semblables menées par les gouvernements provinciaux et veille à ce que toutes ces études soient terminées dans un délai raisonnable, de telle sorte que les infrastructures de transport puissent être aménagées en temps opportun. (page 74)

## J. Que veut-il en matière de formation?

17. Que le gouvernement engage plus de ressources afin de recruter plus de travailleurs dans le secteur des transports. (page 77)
18. Que le gouvernement rende admissibles à l'assurance-emploi, alors même qu'ils sont à l'école, les apprentis dans le secteur des transports. (page 77)
19. Que le gouvernement finance des programmes de formation, dont l'acquisition de technologies appropriées, pour faire en sorte qu'il y ait suffisamment de main-d'œuvre qualifiée pour répondre à la demande dans l'industrie du transport par conteneur. (page 77)
20. Que le gouvernement prenne l'initiative en établissant un nouveau régime de travail dans les ports du Canada et qu'il prenne exemple sur la structure du travail dans les ports australiens. (page 77)
21. Que des représentants des employés fassent partie des missions commerciales des ports afin de démontrer aux clients actuels ou en puissance que la main-d'œuvre est une partie intégrante de l'organisation du port et que toutes les parties cherchent ensemble à assurer un travail harmonieux et l'efficacité des opérations portuaires. (page 77)

## K. Politiques et programmes fédéraux en matière de transport intermodal

22. Que le gouvernement, par l'entremise de son Fonds Chantiers Canada, finance des projets de terminaux portuaires, intérieurs et de porte d'entrée, requis en prévision de la croissance future de l'industrie du transport par conteneur. (page 80)

23. Que le gouvernement rappelle encore une fois que le transport est un domaine stratégique pour le Canada en créant un programme de recherche axé sur les politiques et les enjeux nationaux dans ce domaine. (page 83)
24. Que le gouvernement aide les intervenants dans le domaine du transport du fret conteneurisé à mettre sur pied un conseil national de porte d'entrée indépendant réunissant des représentants de tous les acteurs de cette industrie et de tous les gouvernements au pays, afin d'améliorer les communications, de rendre le système plus efficient et de promouvoir ailleurs dans le monde le système canadien de transport de fret conteneurisé. (page 86)
25. Que le ministre des transports surveille la mise en pratique des recommandations contenues dans le présent rapport et, que dans un délai d'un an à compter du dépôt du présent rapport, il informe le Parlement des progrès accomplis sous ce rapport. (page 86)





## AVANT-PROPOS DE LA PRÉSIDENTE

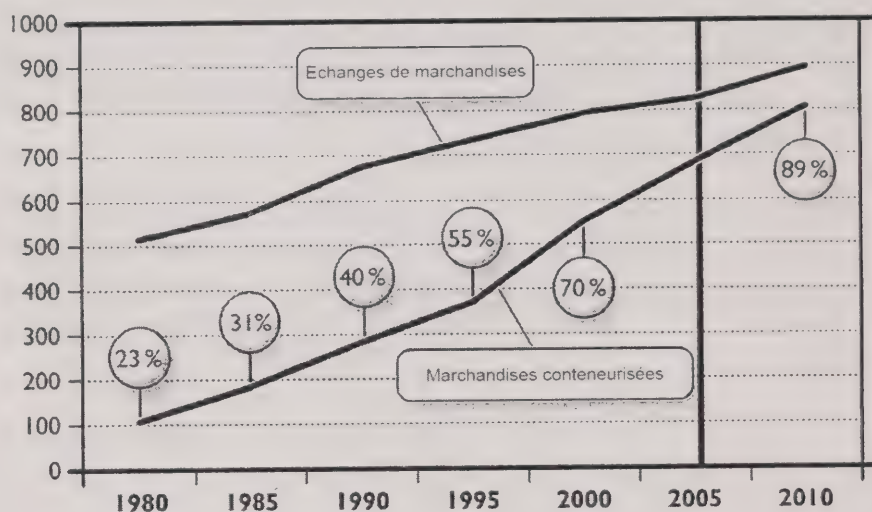
*Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a passé deux ans à étudier la situation actuelle et les perspectives d'avenir du fret conteneurisé au Canada. J'adresse mes remerciements personnels aux membres du comité qui ont assisté aux longues et nombreuses réunions qu'il a fallu tenir pour entendre tous ceux qui se sont présentés devant nous pendant notre étude. Les membres ont tenu aussi, malgré un emploi du temps souvent chargé, à visiter des ports d'un bout à l'autre du pays. J'ai été puissamment aidée par le vice-président, le sénateur Donald H. Oliver, et son prédécesseur, le sénateur David Tkachuk.*

*Je tiens en outre à remercier tous ceux qui ont comparu devant nous au nom des différents groupes d'interlocuteurs. La qualité de leurs témoignages tant oraux qu'écrits et leur aptitude à répondre au pied levé à des questions souvent complexes témoignent de leur expertise et de leur détermination à améliorer le réseau de transport du Canada. Ils ont été d'un grand secours au comité dans la conduite de cette étude.*

*Il convient de saluer le Service de recherche et d'information parlementaires de la Bibliothèque du Parlement pour son aide et, en particulier, les attachés de recherche de notre comité, M<sup>me</sup> Allison Padova, M. Terrence Thomas et M. John Christopher. Je tiens aussi à remercier le greffier du comité, Denis Robert, et son prédécesseur Adam Thompson, le personnel de soutien du Sénat et les traducteurs qui nous ont tous aidés à mener à bien cette étude.*

*Je sais que je parle au nom du comité tout entier quand je dis que nous espérons sincèrement que le gouvernement agira sans tarder pour concrétiser les recommandations de ce rapport. Les témoins que nous avons entendus sont unanimes à faire valoir les opportunités qui s'offrent au Canada sur le marché mondial du fret conteneurisé. Plusieurs d'entre eux ont toutefois noté qu'il faut agir vite pour en tirer parti. Nous comptons bien avoir l'occasion d'examiner la politique du gouvernement dans ce domaine.*

## Croissance de la conteneurisation mondiale



Source : Prisco Report Port Authority

# INTRODUCTION

*« Le pays qui aura les meilleures politiques pour répondre aux besoins du transport en tant que réseau pourrait bien être celui qui s'en rendra le maître sur le marché de la concurrence internationale »*

*Keshav Bhatt, sous-ministre adjoint  
Politiques, Transports Canada*

Le Canada a la possibilité de devenir une plaque tournante du transport par laquelle passeront les volumes de fret conteneurisé qui transitent entre le Canada, les États-Unis et leurs principaux partenaires commerciaux.

La part du trafic mondial des conteneurs en Amérique du Nord s'élève en ce moment à environ 48 millions d'EVP, ce qui correspond à plus ou moins 15 p. 100 du volume de trafic, et on s'attend à ce qu'elle atteigne 72 millions d'EVP d'ici 2015<sup>1</sup>. Plus de 60 p. 100 du commerce nord-américain de marchandises conteneurisées se fait avec l'Asie et près de 20 p. 100 avec l'Europe. On s'attend à ce que le trafic conteneurisé entre l'Amérique du Nord et l'Asie fera plus que doubler d'ici 2015. Au Canada seulement, on prévoit que, d'ici 2015, les échanges avec l'Asie s'élèveront à 13 millions de tonnes métriques de fret conteneurisé et que le commerce avec l'Europe de l'Ouest atteindra 11 millions de tonnes métriques. À l'heure actuelle, la valeur du commerce de marchandises conteneurisées entre l'Amérique du Nord et l'Asie est de 35 milliards de dollars et elle devrait se chiffrer à 75 milliards de dollars en 2020. On prévoit alors que le commerce de marchandises conteneurisées représentera pour l'économie canadienne 10,5 milliards de dollars par année.

Un gain énorme sur le plan de la croissance économique, de la création d'emploi ou du niveau de vie pour tous les Canadiens pourrait survenir si le Canada arrive à maintenir ou même augmenter sa part du marché nord-américain des conteneurs. L'investissement dans les ports et d'autres infrastructures visant le transport est souhaité. Il ne peut cependant pas être retardé.

La possibilité qui s'ouvre au Canada découle non seulement de l'avance considérable et incessante que prend le commerce mondial sur la croissance économique mondiale, mais aussi du fait que les échanges mondiaux ne connaissent en ce moment rien de moins qu'une

---

<sup>1</sup> L'unité conventionnelle de mesure pour le métier des conteneurs est l'équivalence de vingt pieds ou EVP. Bien que de nos jours, la plupart des conteneurs mesurent quarante pieds de long, l'équivalence de vingt pieds (EVP) est encore utilisée.



révolution. Les entreprises profitent de plus en plus des chaînes d'approvisionnement et de valeurs mondiales et positionnent et adaptent en conséquence leurs activités de conception, de production, de distribution et de vente de leurs produits dans le monde entier, ainsi que leurs activités de soutien au client. Par conséquent, la demande de services de transport, considérée autrefois comme une demande « dérivée », se doit désormais, d'après certains acteurs, d'être pleinement intégrée à la demande de biens produits par le biais de la chaîne d'approvisionnement mondiale. De plus, entre 1995 et 2001, l'Asie a remplacé l'Europe en tant que première aire de chalandise au monde et de nombreuses chaînes d'approvisionnement mondiales sont aujourd'hui concentrées en Asie.

Étant donné la situation géographique des plus gros marchés mondiaux, l'un étant situé en Asie et l'autre, en Amérique du Nord, l'itinéraire commercial qui relie la Chine et Chicago est d'une extrême importance pour le transport du fret conteneurisé. Malgré cela, il est extrêmement difficile de prédire lequel des itinéraires sera emprunté et quels fournisseurs de services de transport acquerront – et perdront – le trafic de marchandises entre l'Asie et l'Amérique du Nord. La présence d'un marché mondial dynamique justifiant des investissements au chapitre de l'infrastructure portuaire, l'agrandissement du canal de Panama et la capacité des nouveaux navires qui entreront en service au cours des sept à huit prochaines années sont au nombre des facteurs qui contribuent à l'incertitude quant aux itinéraires commerciaux<sup>2</sup>.

Or, le Canada se distingue par sa situation stratégique d'un point de vue maritime; il offre la liaison la plus courte pour le commerce par le Pacifique Nord et par l'Atlantique Nord et il est le seul pays d'Amérique du Nord à avoir un réseau ferroviaire transcontinental à horaires fixes. Comme on prévoit que, d'ici 2020, la demande dépassera la capacité dans plusieurs ports des États-Unis, le Canada, qui compte déjà sur ses avantages géographiques naturels, pourrait offrir la meilleure alternative pour le trafic conteneurisé en provenance et à destination des États-Unis<sup>3</sup>. Nous notons toutefois que le Mexique cherche à faire sa place de façon agressive au sein de ce marché. En raison des changements fondamentaux qu'a connus l'industrie manufacturière, lesquels ont intégré au processus le transport et la logistique, le transport des produits conteneurisés de l'étranger vers le marché américain pourrait présenter des avantages considérables pour l'ensemble des Canadiens.

Conscients de cette possibilité, les gouvernements fédéral et provinciaux, des groupes d'intérêt régionaux, des intervenants de la chaîne d'approvisionnement et d'autres intervenants ont consacré, ces dernières années, des ressources appréciables afin d'analyser la question de l'efficacité et de la capacité du système de transport des marchandises conteneurisées au Canada. Le Comité sénatorial des transports et des communications a invité des intervenants à donner leur point de vue sur le rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral pour, d'une part, augmenter l'efficacité et la capacité des ports

---

<sup>2</sup> Voir l'annexe B pour une analyse plus approfondie des tendances relatives aux routes maritimes.

<sup>3</sup> Voir l'annexe B pour un aperçu de la situation des terminaux portuaires à conteneurs en Amérique du Nord.

canadiens et du transport de surface qui desservent le trafic de conteneurs au Canada, et d'autre part, pour accroître la part de marché du Canada en Amérique du Nord dans le domaine du transport de marchandises conteneurisées. Le présent rapport expose le point de vue des intervenants qui ont accepté l'invitation du Comité.

On peut s'interroger sur la pertinence d'une étude du système de transport des marchandises conteneurisées alors que le vrac et les marchandises diverses représentent la plus grande part du tonnage qui passe par les ports canadiens. Or, une étude du genre s'avère nécessaire, car le transport des conteneurs est appelé à devenir la principale méthode d'échange commercial international, et il s'appropriera vraisemblablement l'actuel système de trafic de marchandises en vrac. Les stocks de conteneurs dans le monde s'accroissent d'environ 6 p. 100 par année, soit deux fois plus que le produit intérieur brut mondial, et les spécialistes admettent que les prévisions relatives à la croissance du trafic des conteneurs sont probablement sous-estimées.

En ce moment, le Canada a la possibilité d'acquérir une plus grande part du marché du commerce de marchandises conteneurisées en Amérique du Nord. Pour y arriver, il faudra effectuer des investissements substantiels pour pallier la situation actuelle du réseau de transport intermodal, lequel n'est pas suffisamment considéré comme un tout. On sait déjà que la congestion du transport de surface coûtera à l'économie canadienne des centaines de millions de dollars par année et que, en raison de l'accroissement prévu du volume du trafic conteneurisé, le système de transport canadien et le mouvement des produits sur nos autoroutes, nos voies ferrées et aux frontières seront confrontés à des difficultés supplémentaires.

L'accroissement de l'efficacité et de la capacité du système de transport des conteneurs, ou de transport « intermodal », profitera à l'ensemble des Canadiens. En effet, le développement d'un système de transport plus concurrentiel attirera une plus grande part de la circulation des conteneurs en Amérique du Nord, réduisant ainsi le coût d'utilisation du système pour tous les utilisateurs. Alternativement, avec la réduction du coût de transport, les consommateurs canadiens auront accès à des produits importés et des marchandises nationales plus abordables et les producteurs canadiens pourront exporter leurs produits à des prix plus compétitifs. De même, le trafic conteneurisé présente une occasion de changer radicalement le mode de fabrication des produits utilisé au Canada, car le transport est un catalyseur. Le Canada peut miser sur le savoir et l'amélioration de la logistique du transport afin de transformer ses ressources en un produit final beaucoup plus intéressant. En revanche, si le Canada ne se dote pas d'un système de transport des conteneurs structuré et fiable, il n'attirera pas l'importation de marchandises conteneurisées en Amérique du Nord ou ne soutiendra pas adéquatement les intérêts des exportateurs canadiens et des Canadiens en général. Les acheteurs internationaux d'exportations canadiennes qui sont mieux desservis par le transport par conteneur n'auront d'autre choix que de se tourner vers les produits offerts par les concurrents mondiaux. Sous plusieurs aspects, les richesses du Canada, son niveau de vie et sa situation de l'emploi dépendent de sa capacité concurrentielle au sein de la nouvelle économie mondiale.

Le Canada se trouve dans une situation privilégiée pour tirer avantage de l'expansion du transport par conteneur, mais le Comité admet qu'il y a des difficultés à surmonter, comme le manque de coordination entre les différents modes de transport. Le Comité est fermement convaincu que le transport par conteneur doit être considéré comme un tout dont chacun des éléments doit fonctionner avec efficacité pour que puisse prospérer la chaîne d'approvisionnement. Il y a trop d'éléments fragiles dans le système actuellement, qu'il s'agisse, par exemple, de l'encombrement dans les ports, des problèmes de fiabilité du système ou de main-d'œuvre, de la politique du gouvernement, des questions autochtones ou du cabotage.

Le présent rapport se penche sur ces questions, ainsi que sur d'autres questions, en vue d'aider à déterminer une politique nationale et le rôle du Canada dans le transport du fret conteneurisé à l'échelle internationale. Il faut cependant autoriser certaines variations dans la politique et son application, afin de répondre aux besoins particuliers des régions. Il faut aussi comprendre que certains problèmes relèvent de la compétence des autorités locales ou provinciales, ce qui n'exclut pas pour autant une participation du gouvernement fédéral dans leur résolution. Ce dernier peut fournir le leadership nécessaire ou agir comme catalyseur pour faire en sorte que les problèmes soient examinés de façon efficace et coordonnée.

Considérant l'importance du système de transport des marchandises conteneurisées pour la prospérité du Canada, le Comité a trouvé inquiétant d'entendre de la bouche des témoins que notre système de transport des marchandises conteneurisées présente de graves problèmes, qu'il a la réputation d'être peu fiable outremer et que les chances de pouvoir remédier à la situation sont plutôt minces<sup>4</sup>. Le Comité a amorcé ses audiences sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les principaux ports du Canada en juin 2006, et terminé son étude en avril 2008. Le Comité entendait trouver des solutions qui permettraient au système de transport des marchandises conteneurisées du Canada d'améliorer sa capacité concurrentielle de façon à attirer une plus grande part de la circulation des conteneurs en Amérique du Nord. Le Comité souscrit au point de vue exprimé par un des témoins, selon lequel les pays dont les politiques considèrent les transports comme un tout sont ceux qui réussiront le mieux sur le marché international concurrentiel.

Le Comité présente au gouvernement fédéral un certain nombre de recommandations qui, selon lui, contribueront à améliorer la compétitivité du système de transport des marchandises conteneurisées, au profit de tous les Canadiens. Les sections suivantes présentent le point de vue des témoins entendus par le Comité, suivi des changements qui, de l'avis du Comité, doivent être apportés à la politique fédérale. Les annexes présentent les constatations du Comité concernant le transport des conteneurs en général, et traitent des particularités des principaux terminaux portuaires à conteneurs de la côte ouest, de la région du Centre du Canada et de la côte est.

---

<sup>4</sup> Voir la section intitulée Situation des terminaux portuaires à conteneurs en Amérique du Nord, à l'annexe B



Enfin, le Comité tient à souligner que, selon lui, les différents intervenants dans le transport par conteneurs au Canada tentent de faire des changements pour améliorer le réseau, et il s'en réjouit. Il reste cependant des améliorations à apporter, et le plus tôt sera le mieux, pour que le Canada puisse répondre à la demande intérieure grandissante et devienne un maillon important de la chaîne d'approvisionnement internationale par conteneurs. Comme l'a signalé un témoin : « la conjoncture favorable au Canada pour changer la dynamique de la circulation des marchandises et acquérir une position concurrentielle sur le marché nord-américain n'existera plus d'ici cinq ou six ans. » (traduction) Dans les pages qui suivent, le Comité expose les principaux sujets de préoccupation à ce chapitre et recommande des solutions.

## PRINCIPAUX SUJETS DE PRÉOCCUPATION: LE POINT DE VUE DES TÉMOINS

Après avoir entendu un grand nombre de témoins à Ottawa, à Vancouver, à Prince Rupert, à Montréal et à Halifax, le Comité a établi que les principaux sujets de préoccupation partagés par les intervenants du système de transport des conteneurs concernent en grande partie la fiabilité des services de transport de surface, l'importance d'un climat propice à l'investissement afin de développer la capacité du système et l'impact des règlements fédéraux sur l'ensemble des activités. Les sections suivantes traitent de questions particulières qui, dans plusieurs cas, révèlent un chevauchement entre les préoccupations et les recommandations interdépendantes des intervenants. Par exemple, le point de vue des témoins et les suggestions de modifications à apporter à la politique douanière du Canada ont aussi une incidence sur la discussion entourant les considérations environnementales et les services ferroviaires.

### A. SERVICES FERROVIAIRES

Le Comité a appris que, dans certaines parties du Canada, il existe des tensions importantes entre les deux chemins de fer de transport de marchandises de catégorie 1 (c.-à-d. CP et CN) et les secteurs d'aval. En général, les expéditeurs de conteneurs et les exploitants de terminaux à conteneurs de l'Ouest canadien se disaient insatisfaits du niveau de service fourni par les deux chemins de fer de catégorie 1, et par les services du CN en particulier, et avaient le sentiment d'être « à la merci des chemins de fer ». Par contre, ce n'était pas le cas des intervenants du Centre du Canada, qui se disaient satisfaits en général des services ferroviaires, même si quelques-uns d'entre eux ont fait remarquer que l'attitude de chacun des deux chemins de fer face à leurs clients était différente. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur les activités liées au transport ferroviaire de marchandises et leur incidence sur les industries qui en sont tributaires.

## 1. Exploitation des chemins de fer

*« La clé du succès du CN réside dans l'équilibre qui nous parvenons à atteindre entre les équipages, les locomotives et les wagons. Si le tout se déséquilibre, nous sommes perdus. C'est comme pour une compagnie aérienne. Le véhicule de la compagnie doit aussi être réparé et chargé. Nous ne pouvons utiliser ce bien, le marchandises. »*

*Walter Wain  
Vice-président, ETL, CN*

Le Comité a appris que le réseau ferroviaire canadien de catégorie 1 qui assure le transport de marchandises est un réseau continental concurrentiel qui rejoint, au sud, le golfe du Mexique, à l'est, l'océan Atlantique, et à l'ouest, l'océan Pacifique. Du fait de leurs connexions aux États-Unis et de la rationalisation de leurs opérations, les chemins de fer canadiens de catégorie 1 prennent entre deux et 49 heures de moins pour transporter à Chicago – la principale plaque tournante des États-Unis – des marchandises provenant des ports de la côte ouest du Canada, que les chemins de fer américains pour transporter les mêmes marchandises depuis les ports de la côte ouest des États-Unis jusqu'à Chicago. Les trains du CN peuvent franchir en 100 heures la distance qui sépare Prince Rupert et Chicago et atteindre Memphis en 117 heures. Le Comité a également appris que le service du CP qui relie en 33 heures le port de Montréal et Chicago a donné à cet itinéraire un avantage concurrentiel au chapitre du transport conteneurisé destiné à Chicago.

Ces dernières années, les chemins de fer canadiens de catégorie 1 ont mieux réussi sur le plan financier en raison, selon certains témoignages, de l'évolution de leur modèle de fonctionnement. Le modèle de fonctionnement actuel adhère au principe de l'« utilisation optimale des actifs », ce qui signifie que les chemins de fer emploient ce qu'ils estiment représenter le minimum d'actifs nécessaire pour fonctionner de manière efficace. Le matériel ferroviaire n'est jamais inactif et il génère toujours des recettes. Ce modèle de fonctionnement exige des itinéraires directs, les manœuvres ralentissant le système et limitant les gains à tirer de leurs actifs, et les chemins de fer optent pour le trafic équilibré (c.-à-d. des volumes comparables dans les deux directions). Une des compagnies de chemin de fer de catégorie 1 a informé le Comité que ses opérations sont comparables à celles d'une compagnie aérienne, en ce sens qu'elle doit atteindre un équilibre entre le trafic, ses équipages, ses locomotives et ses wagons, et optimiser les heures d'exploitation de ses actifs de manière à obtenir un rendement global et à assurer sa rentabilité.



Le Comité a appris que les chargements intermodaux représentent, au CP et au CN, le sous-secteur du transport des marchandises qui connaît le taux de croissance le plus rapide. Le transport intermodal constitue 29 p. 100 des 1,3 milliard de recettes obtenues par le CP et son taux de croissance se situe à près de 10 p. 100 par année. La majeure partie du trafic intermodal assuré par le CP passe par Vancouver et la société prévoit un accroissement du trafic des conteneurs entre Vancouver et Chicago. Au CN, le transport intermodal est un secteur d'activités qui représente 1,5 milliard de dollars (environ 20 p. 100 des recettes) par rapport à un chiffre d'affaires de 7 milliards de dollars, et son taux de croissance annuel se situe entre 11 et 13 p. 100.

Afin de répondre à la demande, les compagnies de chemin de fer pourraient recourir à différentes méthodes pour augmenter la capacité des voies ferrées, par exemple, en assurant une meilleure coordination avec les partenaires, en améliorant le déploiement et la gestion des équipages et du matériel roulant et en se dotant de matériel roulant et d'équipages supplémentaires. Malgré cela, les compagnies de chemin de fer ont tendance à opter pour les solutions les moins coûteuses et elles retardent tout investissement de capitaux important tant qu'elles n'ont pas tiré le meilleur parti des autres initiatives qui visent à augmenter la capacité de l'équipement ferroviaire et qu'elles ne sont pas assurées que la demande restera stable. Par exemple, les chemins de fer de catégorie 1 ont signé une entente afin de partager la voie ferrée dans les environs de Vancouver en 2001, ce qui a eu pour effet d'augmenter de 32 p. 100 en moyenne l'efficacité du transport ferroviaire dans la région. Par ailleurs, le CP a investi récemment 180 millions de dollars dans son réseau reliant Moose Jaw et Vancouver, réalisant ainsi une augmentation de près de 16 p. 100 de la capacité opérationnelle dans l'Ouest canadien. Les représentants du CP soutiennent que le CN et le CP devront effectuer au cours des 20 prochaines années un investissement conjoint de 2 milliards de dollars afin de s'adapter à la croissance du trafic conteneurisé à Vancouver.

## 2. Répercussions sur le secteur d'aval

*« Nous commandons la main-d'œuvre, mais les wagons n'arrivent pas, puis nous sommes pris avec la facture. »*

*Ross Hanson  
Vice-président principal  
Fraser Surrey Docks*

De l'avis de la plupart des expéditeurs de conteneurs et des exploitants de terminaux à conteneurs de l'Ouest canadien, le modèle d'utilisation optimale des actifs suivis par les

compagnies de transport ferroviaires de catégorie 1 les désavantage. Le Comité a appris que le modèle d'exploitation restreint considérablement la capacité des chemins de fer à faire face aux situations d'urgence. De plus, les intervenants du transport ferroviaire ont fait remarquer au Comité que la fréquence des situations d'urgence est quelque peu prévisible parce que les conditions climatiques au Canada interrompent couramment les services ferroviaires. Par exemple, le temps très froid typique des Prairies oblige les compagnies de chemin de fer à faire rouler des trains beaucoup plus courts car, par temps froid, la voie ferrée est plus vulnérable à des bris et autres dommages. De plus, dans les régions montagneuses de la Colombie-Britannique, les glissements rocheux et les coulées de boue menacent régulièrement d'endommager ou de bloquer les trains. L'agrandissement du parc de locomotives et de wagons peut réduire l'impact de ces événements météorologiques sur les expéditeurs par rail, mais le modèle de fonctionnement des compagnies de chemin de fer réduit la disponibilité d'équipements supplémentaires. Tous les témoins qui se sont exprimés sur le sujet ont reconnu que, depuis quelques années, les chemins de fer de catégorie 1 n'avaient connu pire hiver que celui de 2006-2007 au chapitre des interruptions de service. Par contre, les témoins n'étaient pas tous d'avis que les compagnies de chemin de fer s'étaient préparées adéquatement pour réduire au minimum les interruptions de service. Les représentants des expéditeurs de conteneurs et les exploitants de terminaux à conteneurs ont blâmé les compagnies de chemin de fer pour leur manque de préparation, lesquelles ont répliqué qu'il leur aurait été impossible de se préparer aux nombreuses interruptions liées aux conditions météorologiques de l'hiver dernier, qui ont perturbé les services de transport terrestre et maritime.

Un autre aspect du modèle d'utilisation optimale des actifs, la préférence qu'accordent les chemins de fer au trafic équilibré, entraîne une pénurie de conteneurs destinés à l'exportation et aux expéditeurs de l'Ouest canadien. Les exploitants de terminaux à conteneurs de l'Ouest ont fait savoir, au Comité que le chemin de fer représente l'infrastructure la plus importante pour l'exploitation d'un terminal portuaire; cependant, les trains n'arrivent pas à l'heure ou leur nombre de wagons est insuffisant. Lorsque le transport des conteneurs d'importation chargés est retardé dans le terminal, on doit se procurer des wagons vides pour les débarrasser de leur contenu, mais il semble que les chemins de fer ne veuillent pas supporter le coût que représentent les wagons vides supplémentaires. Les exploitants de terminaux à conteneurs de l'Ouest ont dit au Comité qu'ils dépendent des chemins de fer pour l'exportation des marchandises et pour enlever de leurs installations les conteneurs d'importation, mais qu'ils ne disposent d'aucun recours lorsque le service ferroviaire est médiocre, étant donné qu'ils n'ont aucune relation commerciale avec la société ferroviaire. En février 2007, une installation de Vancouver a dû attendre deux à trois semaines pour se débarrasser de conteneurs chargés, car les wagons promis n'arrivaient pas, et elle n'avait aucun moyen de tenir le chemin de fer responsable de ce retard.

Même si les intervenants de l'industrie ferroviaire canadienne ont affirmé au Comité que le réseau ferroviaire était, en 2005, l'un des plus concurrentiels au monde, les représentants des expéditeurs de conteneurs de l'Ouest ont indiqué qu'ils avaient l'impression d'être à la merci des chemins de fer. Un témoin a soutenu que, dans certaines

régions, les chemins de fer abusent du pouvoir monopolistique qu'ils exercent sur les expéditeurs de marchandises destinées à l'exportation en augmentant les tarifs jusqu'à ce qu'il devienne plus rentable pour l'expéditeur de transporter son chargement par camion. D'autres expéditeurs de l'Ouest ont signalé qu'ils avaient été contraints d'expédier leurs marchandises par camion jusqu'à Vancouver, car ils n'avaient pas reçu les wagons de chemin de fer dont ils avaient besoin.

Des témoins ont donné deux exemples d'industries établies dans l'Ouest qui ont été durement touchées lorsque le service ferroviaire n'a su répondre à la demande; il s'agit des chargeurs de conteneurs d'exportation et des expéditeurs de légumineuses à grain des Prairies. Le manque de capacité de l'industrie ferroviaire a forcé les chargeurs de conteneurs d'exportation à assumer les frais généraux et les coûts liés à l'équipement et à la main-d'œuvre même lorsque le chemin de fer ne leur fournissait pas les wagons nécessaires pour exercer leurs activités. Ces utilisateurs n'ont d'autre choix que d'accepter les wagons qu'on leur donne, car ils n'ont aucun recours lorsque leur nombre est insuffisant. Le Comité a également appris que les conflits de travail dans l'industrie ferroviaire font du tort aux expéditeurs canadiens de légumineuses à grain, à tel point que ceux-ci considèrent la possibilité d'utiliser des services de camionnage pour transporter leurs produits jusqu'au port, ce qui représente une alternative non viable. D'après les représentants de l'industrie, la grève du service ferroviaire du printemps 2007 a porté un coup fatal au secteur canadien des légumineuses à grain, entraînant des millions de dollars de pertes chaque jour, la fermeture d'entreprises et des mises à pied.

Des témoins représentant différents secteurs d'aval ont fait des recommandations visant à augmenter la capacité ferroviaire nécessaire aux déplacements des conteneurs destinés au marché intérieur et à l'exportation. Par ailleurs, on a évoqué une solution non législative pour inciter les chemins de fer à augmenter la capacité ferroviaire qu'ils destinent à la chaîne d'approvisionnement par conteneurs. Pour y arriver, les expéditeurs et les administrations portuaires doivent coopérer et prouver aux chemins de fer que le trafic est suffisant pour que ceux-ci prennent en charge des services supplémentaires. Malgré que plusieurs témoins aient recommandé d'imposer aux chemins de fer une plus grande obligation de rendre compte face à leurs clients et aux autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement, tous ne s'entendaient pas sur la façon d'y arriver. Quelques témoins considéraient le recours à des mesures incitatives pour favoriser la reddition de comptes, tandis que d'autres estimaient qu'il faudrait plutôt modifier la *Loi sur les transports* de façon à obliger les chemins de fer à conclure avec les tiers terminaux un accord sur la prestation des services. Il a été recommandé que le gouvernement fédéral effectue une analyse du niveau de service des chemins de fer de catégorie 1, qui sera utile à la fois aux utilisateurs du service ferroviaire et aux tiers terminaux.

Pour faire face à l'absence apparente de concurrence entre les compagnies de chemin de fer de certaines régions du pays, quelques témoins ont évoqué la possibilité d'obliger les chemins de fer à donner accès à leur infrastructure à d'autres chemins de fer. Ceux-ci



reconnaissent toutefois qu'une solution non législative du genre n'est probablement pas réaliste.

Des représentants de l'industrie ferroviaire ont donné l'assurance au Comité qu'ils prévoient effectuer des investissements appropriés dans le système intermodal afin de s'adapter à la croissance du trafic conteneurisé. Cependant, une entreprise a indiqué au Comité que les chemins de fer hésiteront moins à déboursier l'argent nécessaire si le cadre réglementaire est stable. Des témoins ont également fait valoir que, si l'on apportait des modifications aux règles relatives à la déduction pour amortissement appliquée aux chemins de fer, on contribuerait à corriger le déséquilibre sur le plan de la réglementation entre le Canada et les États-Unis et on permettrait aux chemins de fer de faire plus rapidement l'acquisition de nouveaux conteneurs. Une autre entreprise a recommandé que les autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement intermodale en fassent plus pour augmenter la capacité du système de transport de surface. Par exemple, les services ferroviaires offrent des services tous les jours 24 heures sur 24 tandis que d'autres segments de la chaîne d'approvisionnement, comme les entrepôts, ne sont ouverts que cinq jours sur sept, ou prévoient des arrêts d'exploitation, comme les terminaux portuaires. Le Comité a appris qu'on avait réussi à augmenter la capacité d'un complexe ferroviaire simplement en répartissant le fret sur sept jours au lieu de cinq et en ajoutant deux quarts de travail par jour. Cet exemple mérite d'être suivi.

En règle générale, les témoins du Centre du Canada étaient satisfaits des services ferroviaires. Le Comité a appris que la capacité ferroviaire ne pose aucun problème dans le sud de l'Ontario car, dans ce marché, la concurrence entre les chemins de fer et l'industrie du transport routier est suffisante. Au dire de tous, les terminaux à conteneurs du port de Montréal n'éprouvent pas les mêmes difficultés que ceux de Vancouver au chapitre du service ferroviaire. Le Comité a appris que, habituellement, les compagnies de transport ferroviaire de catégorie 1 fournissent le nombre de wagons promis. En outre, les exploitants de terminaux à conteneurs et de chemins de fer de Montréal ont indiqué qu'il régnait entre eux une bonne communication et une bonne collaboration. Malgré ce qu'ont dit les témoins au sujet de cette relation fonctionnelle, les exploitants de terminaux de conteneurs maritimes de Montréal ont mentionné au Comité que, à leur avis, le CN était moins sensible à leurs besoins que le CP.

Les témoins dans le Canada atlantique partageaient généralement le point de vue de ceux du Centre du Canada. Ils ont dit que les chemins de fer offrent un service ponctuel, de qualité, et ne semblent pas dépourvus d'équipement.

Il s'est dégagé des témoignages, relativement aux services ferroviaires, deux préoccupations majeures : les interruptions de service et le peu de justifications fournies aux clients et au secteur d'aval par les compagnies de chemin de fer pour expliquer un service de piètre qualité. Le Comité craint que ces problèmes, s'ils persistent, accentueront cette perception que l'on a du Canada comme un endroit incertain pour faire des affaires.

Le Comité sait que le gouvernement s'est engagé, auprès des intervenants, à entreprendre une étude des services ferroviaires dans les 30 jours suivant la sanction royale de la version modifiée de la *Loi sur les transports au Canada*. Cette loi ayant reçu la sanction royale le 28 février 2008, le gouvernement s'emploie actuellement à définir le mandat de l'étude qui, espère le Comité, sera l'occasion d'examiner bon nombre des questions soulevées et des plaintes concernant les services ferroviaires, ainsi que la possibilité de modifier le règlement fédéral sur la déduction pour amortissement.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 1. Que le gouvernement s'interroge sur l'opportunité d'ajuster le montant de la déduction pour amortissement, afin d'encourager les chemins de fer à investir plus rapidement dans de nouveaux équipements.**
- 2. Que le gouvernement se penche notamment sur :**
  - les raisons expliquant le manque de conteneurs sur rail;
  - la mauvaise qualité du service et les tarifs élevés pour le transport des marchandises imposés à des expéditeurs « captifs »;
  - le manque de consultation entre les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les ports au sujet des retards dans le service;
  - le peu de responsabilité assumée par les compagnies de chemin de fer lorsqu'elles discutent de ces questions avec les expéditeurs

et qu'il prenne les mesures qui s'imposent.

## B. SERVICES DE CAMIONNAGE

Le Comité a appris que l'industrie du transport routier se spécialise dans le transport de marchandises légères d'une valeur relativement élevée, comme des téléviseurs et des lames de rasoir. Les expéditeurs préfèrent souvent les services de camionnage en raison de leur souplesse, du service porte-à-porte et des horaires avantageux qu'ils offrent comparativement à d'autres services de transport. L'industrie du transport routier au Canada compte surtout de petites entreprises, 90 p. 100 d'entre elles possédant moins de cinq camions, et elle emploie plus de 250 000 personnes. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins concernant l'impact de la réglementation gouvernementale sur la productivité du secteur du transport routier, les répercussions négatives possibles des pénuries de main-d'œuvre spécialisée et non spécialisée sur l'offre de services de camionnage, ainsi que d'autres aspects du camionnage régional.

### 1. L'industrie canadienne du transport routier

*«Le secteur du camionnage joue un rôle critique pour transporter les marchandises au Canada. Nous achétons environ 70 p. 100 de la valeur totale des marchandises transportées au Canada et plus de 60 p. 100 de nos échanges avec les États-Unis.»*

*Paul Landry, président-directeur général  
BC Trucking Association*

Le Comité a appris que, contrairement à ce qui a été dit sur le service ferroviaire, l'industrie canadienne du transport routier répondait toujours à la demande, mais souvent à son désavantage. Un témoin a indiqué que les camionneurs sont toujours prêts à prendre des marchandises, à tout moment et pour pratiquement n'importe quel prix. Un représentant de l'industrie du transport routier a d'ailleurs confirmé que les camionneurs vendent parfois leurs services à un prix inférieur. Un autre témoin a dit au Comité qu'il est presque impossible de vivre du camionnage, car, s'ils veulent gagner leur vie, les camionneurs doivent travailler au noir. Un représentant syndical a fait remarquer que lorsque les propriétaires exploitants ne gagnent pas assez d'argent, leurs camions ne sont pas bien entretenus, polluent plus que les autres et sont de moins en moins sécuritaires.

Un représentant de l'industrie québécoise du transport routier a rappelé au Comité que, bien que le gouvernement fédéral semble vouloir transférer le plus possible de marchandises entre les routes, les chemins de fer et les voies navigables, on aura toujours besoin de camions là où les conteneurs terminent leur route. Le Comité a appris que, même



si l'on reconnaît l'importance capitale des services de camionnage pour les mouvements de conteneurs, la politique fédérale a eu un impact négatif sur l'industrie du transport routier. Par exemple, le gouvernement fédéral n'a pas encouragé l'adoption d'une technologie de pointe plus productive par le biais de crédits d'impôt ou d'un amortissement accéléré. Les représentants de l'industrie soutiennent que l'industrie du transport routier est le seul secteur du transport des marchandises à ne pas être subventionné. Sur la question du transport modal, un représentant de l'industrie canadienne du transport routier a dit au Comité que, d'après lui, pas plus de 10 p. 100 du transport de marchandises pourrait être assuré aussi bien par train que par camion. Autant le transport ferroviaire que le transport routier ont une incidence sur le système de transport des marchandises et leur rôle respectif est souvent bien différent. C'est l'expéditeur qui choisit en fin de compte le mode de transport qui répond le mieux à ses besoins.

Par ailleurs, certains facteurs associés à la main-d'œuvre et à la productivité du travail pourraient compromettre la capacité de l'industrie du transport routier de répondre à la demande de transport des conteneurs. Le Comité a appris que l'industrie du transport routier connaît et prévoit des pénuries de main-d'œuvre, notamment dans le secteur du transport à grande distance. Les changements démographiques viendront aggraver la pénurie de main-d'œuvre, car l'industrie du camionnage perdra plus rapidement ses travailleurs, les camionneurs étant en moyenne plus âgés que les travailleurs des autres secteurs. On s'attend à ce que l'industrie du transport routier perde 37 000 camionneurs par année au cours des 10 à 15 prochaines années. En outre, des témoins ont expliqué au Comité que l'industrie du camionnage aura du mal à remplacer les camionneurs partis à la retraite, car les longues heures de travail des camionneurs qui font du transport à grande distance, la complexité du contexte réglementaire et le peu de respect que l'on porte généralement aux camionneurs risquent de décourager les recrues potentielles. Des témoins ont indiqué au Comité que l'industrie du transport routier souffre déjà d'une pénurie de main-d'œuvre qualifiée car, en dépit du fait que les permis de conduire de véhicules commerciaux sont faciles à obtenir, les camionneurs doivent aussi avoir des connaissances en informatique et connaître la réglementation en matière de commerce transfrontalier. Même si l'on a évoqué que la politique en matière d'immigration pourrait aider à régler la pénurie de main-d'œuvre, et que quelques provinces ont mis sur pied des programmes d'immigration à l'intention des camionneurs, le métier de camionneur n'est pas considéré, au sens de la politique canadienne en matière d'immigration, comme un travail spécialisé. À ce titre, l'immigration ne suffira pas à fournir le nombre de camionneurs nécessaire pour régler le problème.

Le Comité a aussi appris que le règlement fédéral et le manque d'harmonisation entre les différents règlements provinciaux ont fait décliner la productivité du travail au sein de l'industrie du camionnage. Par exemple, le nouveau règlement fédéral sur les heures de service des camionneurs, qui est entré en vigueur au début de 2007, a diminué le rapport travail-repos et est censé accroître de 5 p. 100 le nombre de camionneurs requis. En ce qui a trait aux règlements provinciaux, les trains routiers doubles (ou « camions à remorques multiples ») n'ont pas le droit de circuler en Ontario ou dans les Maritimes. Si les problèmes liés au service ferroviaire ont fait accroître la demande de transport des conteneurs entre

Vancouver et Montréal, le manque d'harmonisation entre les provinces affaiblit la productivité. Un témoin a fait valoir que l'harmonisation du régime de réglementation au Canada simplifierait le travail des camionneurs, tandis qu'un autre témoin a signalé que si on augmentait l'efficacité des camionneurs, la pénurie de main-d'œuvre ne serait pas aussi grave.

## 2 Le camionnage régional

*« Du temps qu'on qu'à l'arrivée des camions dans la cour de conteneurs, il n'est pas rare de voir le chauffeur attendre de deux à trois heures, et à l'occasion quatre heures, pour avoir un conteneur. C'est épouvantable. »*

*Claude Robert, président et chef de la direction  
Robert Transport Inc., et président  
Alliance canadienne du camionnage*

Pendant l'été 2005, les services de camionnage fournis aux utilisateurs de conteneurs et aux terminaux à conteneurs de Vancouver ont connu une interruption majeure de plusieurs semaines causée par un différend sur les tarifs. Selon un témoin, le surplus de camionneurs dans le secteur du transport à courte distance dans le marché de Vancouver a favorisé une baisse des tarifs dans le Lower Mainland et, en raison du manque de travail, il serait d'une certaine façon à l'origine de ce différend. Un protocole d'entente (PE) élaboré au moyen d'un processus d'arbitrage et imposant des tarifs minimaux aux services de transport des conteneurs par camion a permis de régler le litige.

Des représentants de l'industrie du transport routier ont expliqué au Comité que la conjoncture du transport de conteneurs par camion dans la région de Vancouver s'est améliorée depuis 2005. Le nouveau système de délivrance de licences pour les services de camionnage a stabilisé davantage le modèle de fonctionnement des propriétaires de camions et des camionneurs salariés, en dissociant le calcul des tarifs des heures non rémunérées. Les terminaux ont prolongé leurs heures d'ouverture, ajouté des conteneurs et mis en place un nouveau système de réservation. Toutes ces mesures ont amélioré la productivité des camionneurs. Enfin, le mouvement syndical a fait son entrée dans l'industrie du transport routier et les contrats de travail ont pris le relais de ce que devait être la finalité du PE. Un représentant du secteur des ports a confirmé que, depuis la mise en place du PE, l'industrie du transport routier répond mieux aux besoins des terminaux portuaires à conteneurs de Vancouver. Le représentant de l'industrie du transport routier de la province abonde dans ce sens en ajoutant que les responsables des terminaux de Vancouver semblent décidés à améliorer la productivité et à collaborer avec l'industrie du transport routier.

D'après les représentants de l'industrie du transport routier de la Colombie-Britannique, les gouvernements fédéral et provinciaux devront, pour parer à l'éventualité d'un autre différend du genre, voir à ce que la loi soit appliquée rapidement, formellement et sévèrement afin d'empêcher une interruption du service. En outre, l'industrie du transport routier de la province est d'avis que l'entreprise privée devrait fixer des taux de compensation pour le transport des conteneurs par camion, et s'est dite en désaccord avec la façon dont les intervenants de l'industrie ont été amenés à établir le PEI. Par contre, selon les représentants des chauffeurs de porte-conteneurs syndiqués, des lois devraient prévoir le versement d'un tarif minimum aux chauffeurs afin de prévenir un autre arrêt de travail et d'éviter de nuire davantage à la réputation de Vancouver pour ce qui est de la fiabilité de son service outremer. Leur souhait a été exaucé en août 2007, alors que le PEI arrivé à échéance a été remplacé par le règlement fédéral. Les représentants de l'industrie canadienne du transport routier ont dit au Comité qu'ils n'appuyaient pas le nouveau règlement fédéral touchant l'industrie du transport routier des conteneurs de Vancouver. Ils considèrent que ce règlement est un précédent indésirable pour les autres secteurs de l'industrie du transport et qu'il contrevient à l'article 5 de la *Loi sur les transports* (qui définit la politique nationale en matière de transports).

Le Comité a appris que l'industrie du transport routier à Montréal faisait face à des problèmes assez semblables à ceux que rencontrait Vancouver avant 2005. Apparemment, la période prévue pour le ramassage ou la livraison des conteneurs au terminal oblige les chauffeurs de camion porte-conteneurs de Montréal à passer une bonne partie de la journée à attendre, car il n'y a aucune coordination de la gestion des conteneurs empilés dans l'aire de stockage de conteneurs en fonction des créneaux horaires des camions. Un représentant de l'industrie locale du transport routier a indiqué au Comité que les camionneurs devaient programmer deux jours à l'avance le moment de livrer les conteneurs chargés aux terminaux à conteneurs de Montréal et qu'ils devaient accepter les créneaux qui leur étaient offerts. Le Comité a également appris qu'il n'était pas rare que les chauffeurs aient à attendre de deux à six heures pour ramasser ou livrer les conteneurs au port ou à la gare ferroviaire de marchandises pour, bien souvent, se heurter à des portes closes lorsqu'ils arrivaient enfin chez l'acheteur au détail ou à l'entrepôt. Compte tenu des temps d'attente prolongés et des horaires contraignants de leurs clients, les camionneurs doivent faire preuve d'organisation s'ils veulent réussir à effectuer trois voyages payants par jour.

D'autres terminaux à conteneurs, comme ceux de Vancouver, parviennent à offrir aux camionneurs des créneaux précis, car ils utilisent une technologie de l'information de pointe pour gérer leurs aires d'entreposage. Mais à Montréal, aucun des trois terminaux de conteneurs internationaux n'est doté d'un système de réservation informatisé. Les exploitants de terminaux portuaires affirment pour leur défense que les délais de chargement et de déchargement des camions, de 20 à 25 minutes en moyenne, sont acceptables.

Les solutions proposées par les intervenants pour améliorer les services de camionnage à Vancouver et Montréal ont généralement trait aux décisions commerciales



prises par les administrations portuaires et les exploitants de terminaux. Par exemple, un témoin a indiqué que, même si la réglementation sur la sûreté des installations portuaires est uniforme, son application ne l'est pas dans les ports du Québec. Et comme les règles de sûreté varient d'un port fédéral à l'autre, les camionneurs doivent se soumettre à des contrôles de sécurité longs, compliqués et inutiles. Ainsi, il a été recommandé que les administrations portuaires instaurent des systèmes de sécurité qui permettraient aux camionneurs déjà munis d'une autorisation leur donnant accès à un port fédéral d'avoir accès à un autre port fédéral. On a également recommandé que les exploitants de terminaux améliorent leurs systèmes de réservation afin que les entreprises de camionnage puissent faire à la fois le ramassage et la livraison des conteneurs au moyen d'une seule réservation, réduisant ainsi les délais. Un témoin a suggéré que d'autres segments de la chaîne d'approvisionnement prolongent leurs heures d'ouverture afin d'augmenter la productivité des camionneurs.

Le Comité reconnaît que l'industrie du camionnage est un élément important du système de transport par conteneur et qu'il faut absolument s'attaquer à certains problèmes, comme l'acquisition de nouvelles technologies et la pénurie de camionneurs, pour garantir le fonctionnement harmonieux de la chaîne d'approvisionnement. Il pense que le gouvernement devrait songer à accorder des crédits d'impôt ou un amortissement accéléré aux entreprises de camionnage qui font l'acquisition de nouvelles technologies. Le Comité souhaite également voir le gouvernement fédéral encourager vivement les provinces à harmoniser leurs règlements sur le camionnage à la grandeur du pays. Il faut aussi combler le manque de compétences dans l'industrie du camionnage afin que celle-ci puisse répondre à la demande de transport de conteneurs.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 3. Que le gouvernement fédéral étudie la possibilité de favoriser l'adoption de nouvelles technologies par l'industrie du camionnage au moyen d'incitatifs fiscaux ou d'un amortissement accéléré.**
- 4. Que le gouvernement fédéral encourage Citoyenneté et Immigration Canada à classer les conducteurs de camion sur longue distance comme de la main-d'œuvre spécialisée, afin qu'un plus grand nombre de travailleurs étrangers puissent tirer avantage de la politique d'immigration au Canada.**
- 5. Que le gouvernement fédéral, en collaboration avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), établisse un processus visant à harmoniser les règlements sur le camionnage à la grandeur du pays.**

## C. POLITIQUE DOUANIÈRE

Différents témoins ont expliqué au Comité que, étant donné que les porte-conteneurs sont de plus en plus gros, le coût de l'expédition des conteneurs n'a cessé de diminuer. Ainsi, on a vu augmenter le nombre de marchandises de petite valeur – par exemple, le bois de sciage, le vieux papier, les lentilles, les pois, les fèves, le soja et la luzerne – dont le transport par conteneur est devenu moins coûteux. Le Comité a appris que, dans le cas de ces marchandises, le transport par conteneur est intéressant et pratiquement essentiel pour commercialiser certaines d'entre elles. Les producteurs de biens de l'Ouest canadien ont dit au Comité que, malgré le nombre grandissant de conteneurs internationaux vides renvoyés dans les ports de la côte ouest à destination de l'Asie, il y a une pénurie de conteneurs vides. La plupart des témoins reconnaissent que les propriétaires de conteneurs internationaux ont peu d'incitation économique à desservir les producteurs canadiens, préférant plutôt expédier des cargaisons de marchandises d'importation à haut rendement, mais ils estiment aussi que la politique douanière du Canada s'appliquant aux conteneurs internationaux a joué un rôle dans cette pénurie. Les sections qui suivent décrivent les facteurs qui, de l'avis des témoins, contribuent à la pénurie de conteneurs vides au Canada et les problèmes que celle-ci cause surtout aux producteurs agricoles.

### 1. La pénurie de conteneurs vides

*« Il faut bien voir que les exportations en conteneur sont subventionnées par les importations. Dès que le coût de la manutention de ce fret d'exportation dépasse la valeur de cette subvention, les conteneurs cessent d'être disponibles. »*

*Cliff Stewart, vice-président  
Opérations, DP World Vancouver*

Les témoins ont évoqué le déséquilibre « naturel » auquel est soumis le commerce de marchandises conteneurisées au Canada, où l'on dénombre à peu près trois cargaisons importées vers le Centre du Canada pour chaque cargaison exportée. La ligne de navigation, qui est propriétaire du conteneur international, a intérêt à renvoyer dès que possible les conteneurs vides vers l'Asie pour les charger de produits d'importation lucratifs. Pour les lignes de navigation, l'augmentation du volume de conteneurs vides qui passent par le Canada importe peu, car elles sont capables de récupérer les coûts du conteneur vide utilisé pour l'exportation à partir des recettes tirées de la cargaison importée. En relocalisant les conteneurs internationaux vides de façon à répondre aux besoins des producteurs canadiens,

on risque de réduire le nombre de cycles de transport rémunérateurs que peut faire le conteneur en une année et, par conséquent, de faire diminuer les recettes de la ligne de navigation. Or, à l'instar des chemins de fer, les lignes de navigation doivent exploiter leurs ressources au maximum et engranger les recettes si elles veulent être rentables.

Outre le fait que les lignes de navigation sont moins enclines à s'arrêter dans les Prairies pour des cargaisons exportées ou des cargaisons intérieures, les conteneurs internationaux sont beaucoup moins nombreux qu'autrefois à desservir le marché intérieur. Le Comité a appris que le contenu de la plupart des conteneurs internationaux était distribué autrefois à partir de Toronto et Montréal, mais que ce n'est plus le cas aujourd'hui. En effet, plusieurs grands magasins de détail qui importent leurs produits dans des conteneurs possèdent des centres de distribution situés à proximité des ports de la côte ouest. Ainsi, de plus en plus souvent, les marchandises chargées dans des conteneurs internationaux de 40 pieds sont transbordées dans des conteneurs intérieurs de 53 pieds de manière à regrouper les chargements en vue de leur distribution.

Un témoin a expliqué qu'il faudrait peut-être recourir à des incitatifs financiers pour réduire la pénurie de conteneurs. On pourrait, selon lui, imposer aux compagnies de chemin de fer un supplément de 100 \$ pour chaque conteneur qui entre au Canada, et leur rembourser cette somme lorsqu'elles le remplissent de marchandises à expédier. Autrement dit, il suggère d'utiliser des incitatifs financiers pour changer le comportement des chemins de fer, les forcer à réexpédier des conteneurs pleins. Les compagnies de chemin de fer se verraient ainsi obligées de dépenser de l'argent (d'investir, par exemple, dans des terminaux intérieurs) pour se doter des moyens de remplir les conteneurs vides, ce qu'elles ne se sentent pas l'obligation de faire à l'heure actuelle.

## 2 Autres problèmes causés par le tarif douanier

*« Je suis d'avis que la Politique canadienne sur le cabotage des conteneurs ne permet que des économies de bouts de chandelle. »*

*Barry E. Prentice, Ph. D., professeur  
Asper School of Business, Université du Manitoba*

Des témoins ont aussi expliqué au Comité que le tarif douanier du Canada s'appliquant aux conteneurs internationaux a eu une incidence négative sur le nombre de conteneurs vides mis à la disposition des producteurs canadiens. Des représentants du ministère des Finances ont expliqué au Comité que le numéro tarifaire 9801.10.00 établit les conditions à remplir pour importer au Canada des conteneurs internationaux en franchise de



droits en provenance d'un pays autre que ceux de l'ALÉNA et pour utiliser ceux-ci pour le transport de marchandises destinées au marché intérieur (connu aussi sous le nom de « cabotage »). Le Comité a appris que l'exonération fiscale s'applique à un déplacement de point à point au Canada (c.-à-d., de retour au port d'origine), à condition qu'il soit consécutif à un déplacement international et effectué dans un délai de 30 jours suivant l'importation ou, sous réserve de conditions supplémentaires, jusqu'à 24 mois plus tard. À ce titre, rien n'encourage le propriétaire de conteneurs internationaux à utiliser autrement ses conteneurs si, en agissant ainsi, il n'est plus admissible à l'exonération fiscale (par exemple, en modifiant l'itinéraire prévu ou en effectuant plus d'un déplacement), parce que, s'il le fait, la taxe et la TPS s'appliquant à la valeur estimée du conteneur lui seront réclamées.

Selon les représentants du ministère des Finances, la disposition relative au numéro tarifaire existe depuis longtemps déjà et la restriction sur le cabotage a été instituée pour les besoins de l'équité fiscale. De plus, le Comité a appris que, sans restriction sur le cabotage, les expéditeurs seraient tentés de se procurer des conteneurs à l'étranger au lieu de s'approvisionner chez les fournisseurs nationaux. Par contre, un témoin a indiqué que, en vertu de la loi sur le cabotage en vigueur aux États-Unis, les propriétaires de conteneurs internationaux disposent de 365 jours pour transporter librement des marchandises en franchise de droits aux États-Unis et que le conteneur n'est pas tenu de quitter le pays à partir du port d'arrivée.

De nombreux témoins estimaient que le tarif douanier imposé par le Canada aux conteneurs internationaux pénalise les expéditeurs canadiens, l'environnement, les fournisseurs de services de transport de surface intermodal et les détaillants canadiens. Le tarif douanier nuit aux expéditeurs canadiens, car les restrictions sur le cabotage limitent encore plus l'accès aux conteneurs internationaux destinés à la distribution intérieure et internationale. Comme les déplacements de conteneurs vides monopolisent une grande part du stock de conteneurs et qu'ils polluent autant qu'un conteneur chargé, le Comité a compris que, en diminuant les déplacements de conteneurs vides, l'assouplissement de la réglementation sur le cabotage apporterait des avantages pour l'environnement. Par exemple, la diminution des déplacements de conteneurs vides amènera une réduction de la consommation de carburant et des émissions causées par le transport des conteneurs et elle augmentera la capacité du transport de surface sans qu'il soit nécessaire d'investir dans les infrastructures. Le Comité a appris que plusieurs pays ont opté pour l'assouplissement de leur réglementation sur le cabotage, car cela permet d'augmenter la capacité du système de transport sans avoir à payer. Si le Canada en faisait autant, les détaillants canadiens et les fournisseurs de services de transport comme Canadian Tire et le CN conserveraient une plus grande partie de leur capital qu'ils pourraient investir ailleurs.

Un témoin a affirmé que le manque d'efficience et les coûts additionnels que fait subir à l'industrie canadienne la réglementation sur le cabotage du Canada sont, non seulement répandus, mais importants. D'après ce témoin, l'assouplissement de la réglementation sur le cabotage s'appliquant aux conteneurs internationaux au Canada ferait bien des heureux. Par exemple :

- Les agriculteurs et les exportateurs auraient ainsi accès à un plus grand nombre de conteneurs internationaux, potentiellement à un prix inférieur;
- les chemins de fer verraient leur capacité augmenter, car il circulerait sur les voies ferrées un moins grand nombre de conteneurs vides;
- les administrations portuaires présenteraient un plus grand attrait pour les lignes de navigation, en leur donnant la possibilité de rentabiliser les voyages de retour;
- les consommateurs profiteraient d'une diminution des coûts de distribution.

Par contre, l'assouplissement de la réglementation sur le cabotage pénaliserait les manutentionnaires qui transfèrent les marchandises arrivées au port par camion pour les charger dans les conteneurs, et vice-versa.

Le Comité a appris que l'assouplissement de la réglementation sur le cabotage n'aurait aucune conséquence significative pour le gouvernement fédéral. Les recettes générées par l'application du numéro tarifaire semblent négligeables, car la plupart des conteneurs quittent le pays avant l'expiration de l'exonération. Selon un témoin, l'activité économique accrue découlant d'un régime de cabotage des conteneurs plus libéral générerait des profits et une activité économique supplémentaires qui feraient plus que compenser toute perte d'impôt ou de taxe imputable à la diminution des recettes des droits de douane.

Certains témoins ont soutenu que le Canada aurait tout à gagner à harmoniser sa réglementation sur le cabotage avec celles des États-Unis ou à copier celle-ci, pour ainsi développer un marché nord-américain homogène. Il va sans dire que le Canada devrait abolir la restriction imposée sur les déplacements intérieurs, car cet aspect de la réglementation fait probablement plus de tort que n'en cause le nombre de jours où les conteneurs étrangers jouissent des privilèges de franchise douanière dans le pays. Il a également été recommandé que, à l'exemple des États-Unis, le Canada permette aux transporteurs généraux qui n'exploitent pas de navires, comme les courtiers en cargaisons ou en matériel qui offrent leurs services sur le Web, de profiter de cette exonération fiscale. Ces entreprises ne sont pas les propriétaires du matériel, mais elles le vendent, l'achètent et le fournissent aux transporteurs.

Les représentants des deux chemins de fer de catégorie 1 s'accordaient sur le fait que l'assouplissement de la *Loi sur le cabotage* appliquée aux conteneurs améliorerait la capacité concurrentielle du Canada sur le marché nord-américain des conteneurs. Le Comité a appris que, si l'on donnait aux chemins de fer une plus grande marge de manœuvre pour ce qui est des mouvements de cabotage, ceux-ci pourraient charger un conteneur de marchandises nationales afin de l'acheminer vers la côte et restreindre les coûts que doivent assumer les compagnies de transport maritime. Il semble qu'une modification réglementaire serait

particulièrement avantageuse pour Terre-Neuve, qui est difficile à desservir avec des conteneurs internationaux sous le régime de la loi actuelle.

Les représentants de Transports Canada ont admis que des intervenants et des experts considèrent le tarif douanier comme un problème. Ils ont précisé que Transports Canada se penchait présentement sur la question et que des changements mineurs à la politique publique et à la loi permettraient d'obtenir facilement certains gains concurrentiels. Fait intéressant à signaler, les représentants du ministère des Finances ont dit au Comité qu'ils n'avaient reçu aucune plainte au sujet du tarif douanier.

### 3. Le sort des producteurs agricoles canadiens

*« À l'époque où les denrées étaient reines, nous pouvions les acheminer en vrac par bateau. Aujourd'hui, c'est le client qui est roi et il est en mesure de se procurer des marchandises à bas prix venant de n'importe où dans le monde. Il faut donc conditionner et emballer nos produits et les acheminer à l'intérieur de conteneurs pour qu'il ne soit pas nécessaire de les manipuler sept fois. »*

*Doug Campbell  
Campbell, Agri Business Strategists*

Le Comité a appris que le volume de produits agricoles transportés dans des conteneurs augmente partout dans le monde. Un témoin prévoit que l'utilisation de conteneurs pour transporter les produits céréaliers, une méthode utilisée depuis les années 1970, se généralisera et que, en 2040, la plupart du grain produit dans le monde sera transporté dans des conteneurs. Plutôt qu'acheter le volume de marchandises que permet d'acheminer le transport de vrac, certains acheteurs préfèrent acquérir des cargaisons moins abondantes, car celles-ci sont plus faciles à financer. Depuis qu'elle charge son blé dans des conteneurs, l'Australie a connu un gonflement de la demande de ce produit. Le Comité a appris que certains marchés émergents, comme la Chine, préfèrent recevoir les produits céréaliers dans des conteneurs, car leur traitement s'effectue dans le pays. Par ailleurs, on sait que la Commission canadienne du blé accepte, à la demande du client, de charger de grain certains conteneurs.

Des témoins ont dit au Comité que, s'ils veulent être concurrentiels sur les marchés mondiaux du grain, les agriculteurs des Prairies doivent conditionner leurs produits et les livrer non mélangés et inaltérés au client. Pour les expéditeurs de grain, l'utilisation de conteneurs est avantageuse, car ceux-ci servent à la fois à l'entreposage et au transport, ils



préservent l'identité du grain et réduisent les manipulations qui endommagent le produit. Pour les acheteurs de grain, le transport conteneurisé est avantageux, car il facilite les livraisons justes à temps et réduit les coûts d'inventaire. Réflexion faite, les prix du transport de vrac et du transport par conteneur sont plus ou moins concurrentiels et le transport conteneurisé se révèle parfois moins coûteux. Selon un témoin, les désavantages de l'utilisation des conteneurs pour le transport du grain résident dans le petit nombre d'installations de chargement et l'abandon possible du transport de vrac. Un autre témoin affirme qu'il n'y a pas lieu de craindre une élimination du transport de vrac, car, selon lui, la demande de blé mélangé ne cessera pas pour autant.

Outre les produits céréaliers, le transport conteneurisé peut être intéressant pour l'expédition d'autres denrées agricoles, comme les légumineuses à grain. Le Comité a appris que le Canada est aujourd'hui le plus gros producteur et exportateur de pois et de lentilles au monde, et qu'il est un important producteur de pois chiches et de légumineuses. En tant que principal exportateur, le secteur canadien des légumineuses à grain dépend dans une large mesure de sa capacité à expédier dans plusieurs pays de petites cargaisons, car très peu d'acheteurs dans le monde ont les capacités nécessaires pour manutentionner les marchandises transportées dans les vraquiers, ni des centres de distribution de marchandises en vrac à l'intérieur du pays. Un représentant du secteur canadien des légumineuses à grain a dit au Comité que les exigences relatives à l'assurance de la qualité et de la sécurité des produits, à la traçabilité et la protection de l'identité, contribuent à stimuler la demande de légumineuses transportées dans des conteneurs. Même si l'utilisation des conteneurs pour transporter les légumineuses à grain est cruciale pour ce secteur, seule la moitié de l'ensemble du tonnage exporté est acheminée dans des conteneurs. Conscient que les propriétaires de conteneurs internationaux n'ont pas vraiment intérêt à ralentir leurs cycles de transport rémunérateurs en relocalisant leurs conteneurs pour exporter des produits, le secteur des légumineuses à grain a indiqué au Comité que, ce qu'il lui faut faire à présent, c'est trouver une façon d'utiliser un plus grand nombre de conteneurs sans perturber la durée des cycles de transport.

En raison des avantages concurrentiels que procure l'expédition de produits agricoles dans des conteneurs, les témoins qui ont abordé la question considéraient pour la plupart que les producteurs profiteraient des modifications apportées à la réglementation sur le cabotage, lesquelles limiteraient l'utilisation intérieure des conteneurs internationaux. La disponibilité des conteneurs internationaux est importante, car les expéditeurs de denrées agricoles ont besoin de conteneurs de 20 pieds renforcés pour acheminer leur production. Idéalement, les agriculteurs devraient pouvoir charger leurs produits dans un conteneur au point d'origine, au lieu d'expédier leurs récoltes par wagons-trémies jusqu'au port pour y être transbordées. Si, par suite de l'assouplissement des règlements sur le cabotage, le coût d'utilisation des conteneurs diminue, on peut s'attendre à ce que la demande de transport par conteneurs de la part des producteurs agricoles s'accroisse. Des études ont révélé que les coûts de transport élevés font à eux seuls baisser de 10 millions de dollars par année les ventes de lentilles destinées à l'exportation produites au Canada. Si l'on extrapole à l'ensemble des récoltes, le manque à gagner à assumer par les exportateurs canadiens sera

énorme faute d'un assouplissement des règlements sur le cabotage s'appliquant aux conteneurs internationaux. Un témoin a suggéré une mesure de rechange pour mettre fin à la pénurie de conteneurs mis à la disposition des producteurs de grains; selon ce témoin, le gouvernement fédéral devrait investir dans l'acquisition d'un demi-million de conteneurs pour le transport du grain, au lieu de subventionner le transport du grain par wagons-trémies.

Un autre témoin considérait qu'il n'est pas aussi facile que le laissent entendre d'autres témoins de passer du transport de vrac des produits agricoles au transport par conteneur. D'après ce témoin, les conteneurs de 20 pieds utilisés pour expédier des produits agricoles peuvent causer des problèmes opérationnels pour les chemins de fer. Apparemment, les chemins de fer préfèrent superposer un seul conteneur de 40 pieds par dessus des conteneurs à grande capacité de 20 pieds, lesquels pourraient venir à manquer dans les Prairies. De plus, le Comité a appris que les lourds conteneurs à grande capacité de 20 pieds remplis de denrées agricoles usent la voie ferrée; les chemins de fer aiment mieux expédier les denrées agricoles vers la côte dans des wagons-trémies en vue de leur transbordement dans des conteneurs.

Le Comité a trouvé frappant que la majorité des témoins souhaitent des changements au système. Ceux-ci ont la ferme conviction que le Canada devrait harmoniser sa réglementation douanière avec celles des États-Unis. Le ministre des Transports a indiqué que son ministère avait commandé une étude de la réglementation régissant les conteneurs maritimes internationaux et qu'il l'encouragerait à faire en sorte que l'on examine, dans le cadre de cette étude, la possibilité d'harmoniser notre réglementation avec celle des États-Unis. Le Comité pense aussi que le ministère des Transports devrait envisager le recours à des mesures non réglementaires, telles que des incitatifs financiers, pour accroître le nombre de conteneurs à la disposition des expéditeurs canadiens.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 6. Que Transports Canada réussisse à harmoniser sa réglementation avec celle des États-Unis, afin d'augmenter le nombre de conteneurs vides dont peuvent disposer les expéditeurs canadiens.**
- 7. Que le gouvernement cesse de percevoir des droits de douane sur les déplacements des conteneurs d'un point à un autre du Canada dans l'espoir d'augmenter le nombre de conteneurs vides disponibles au Canada.**

## D. POLITIQUE DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE

*« Les autorités portuaires canadiennes doivent restituer au Trésor fédéral un pourcentage de leurs recettes brutes et acquitter des impôts fonciers. Seattle et Tacoma n'ont pas d'impôts fonciers à payer. Au contraire, les deux ports sont investis du pouvoir d'imposer des taxes aux municipalités locales, qui contribuent ainsi à leurs frais d'exploitation. De plus, ils n'ont rien à restituer au gouvernement de leur Etat [...]. Cela explique que le port ne voit pas passer beaucoup de conteneurs américains par sa porte d'entrée. Les frais à acquitter sont nettement supérieurs. »*

*Michael C. Ircha, Ph. D.  
Professeur de génie civil  
Université du Nouveau-Brunswick*

Les terminaux à conteneurs de Vancouver, de Prince Rupert, de Montréal et de Halifax font partie du réseau de ports fédéraux constituant le Réseau portuaire national. Le gouvernement fédéral est propriétaire de l'infrastructure et des biens qui s'y trouvent, mais leur exploitation et leur gestion ont été transférées à de nouvelles personnes morales constituées en 1998 et appelées « Administrations portuaires canadiennes ». Les Administrations portuaires canadiennes sont régies conformément aux dispositions de leurs lettres patentes et de la *Loi maritime du Canada*.

Les Administrations portuaires canadiennes (administrations portuaires) sont des corporations sans capital-actions et sans but lucratif dirigées par un conseil d'administration nommé par les gouvernements fédéral, provincial et municipal. Les représentants de Transports Canada ont expliqué au Comité que les conseils d'administration dirigent les opérations portuaires courantes de manière quasi autonome et que Transports Canada ne participe pas aux activités courantes des ports. Le Comité a également appris que la relation entre l'autorité portuaire et l'exploitant de terminal à conteneurs ressemble habituellement à des rapports locateur-locataire. Aux termes du bail, l'autorité portuaire fournit aux exploitants de terminaux le terrain et parfois un bâtiment administratif, tandis que dans la plupart des cas, les conteneurs sont la propriété de l'exploitant de terminal. Le plus souvent, les exploitants de terminaux qui veulent aménager de nouvelles installations, comme un poste de mouillage, doivent conclure une entente avec l'autorité portuaire.

Malgré que les administrations portuaires et leur conseil d'administration contrôlent l'exécution des opérations portuaires courantes, le Comité a appris que différents



instruments de la politique fédérale limitent ou interdisent certaines décisions opérationnelles. Par exemple, si l'autorité portuaire veut augmenter sa marge de crédit, dont la limite est établie dans ses lettres patentes, elle doit obtenir l'approbation par voie de recommandation du gouvernement fédéral et l'autorisation du Conseil du Trésor. Le Comité a aussi appris que la *Loi maritime* du Canada :

- oblige les administrations portuaires à consulter Transports Canada si elles veulent modifier la nature d'un terrain placé sous leur compétence;
- permet aux administrations portuaires de contracter des emprunts garantis par leurs recettes, et non par les biens fonciers fédéraux placés sous leur compétence, de façon à éviter que les débiteurs tiennent le gouvernement fédéral responsable de l'emprunt;
- stipule que les administrations portuaires doivent payer au gouvernement fédéral des redevances calculées en fonction de leurs recettes brutes.

Les administrations portuaires sont également tenues de faire des paiements tenant lieu d'impôt pour la jouissance de biens fonciers fédéraux. Les ports américains, eux, ne paient aucun impôt foncier et ne remettent aucune redevance au gouvernement de leur État. Ces différences entre les ports canadiens et américains jouent à l'encontre des premiers en ce qui a trait au traitement des conteneurs à destination des États-Unis.

Selon quelques témoins, le contrôle financier exercé sur les administrations portuaires est excessif. Il a été recommandé par la plupart d'entre eux d'améliorer la facilité d'emprunt des administrations portuaires, pour ainsi les encourager à investir. Un représentant d'une autorité portuaire a dit au Comité qu'il était inutile que Transports Canada surveille les aspects financiers étant donné que les administrations portuaires sont tenues de produire des états financiers vérifiés. Ce témoin a également contesté d'autres exigences fédérales auxquelles doivent se soumettre les administrations portuaires, comme les droits calculés sur les recettes brutes qu'elles doivent verser au gouvernement fédéral. Plutôt, il a été recommandé de calculer les droits en fonction des recettes nettes, car les sociétés privées paient des dividendes calculés sur le bénéfice net. Aussi, l'autorité portuaire, qui est exploitée selon des principes commerciaux, devrait-elle être traitée ainsi. Pour un autre représentant d'une autorité portuaire, les paiements tenant lieu d'impôt foncier versés au gouvernement fédéral sont également contestables, car les taxes foncières servent à payer des services que le port ne reçoit pas. Dans un port, on nous a dit préférer carrément la privatisation, afin de pouvoir obtenir plus facilement sur le marché privé des fonds pour l'expansion. En outre, il a été recommandé que les administrations portuaires :

- aient une plus grande latitude pour investir leurs profits dans des actifs financiers plus rentables;

- n'aient pas à payer pour les bureaux de l'Agence des services frontaliers du Canada;
- aient la possibilité de partager les coûts du dragage avec les autres ports qui profitent de leurs opérations de dragage.

Un témoin a souligné la promptitude avec laquelle le gouvernement fédéral a fait avancer son initiative visant à créer une seule administration portuaire dans la région de Vancouver. Des fonctionnaires ont informé le Comité que les tendances économiques observées ces dernières années ont apporté de l'eau au moulin de ceux qui voulaient qu'on étudie la possibilité de fusionner les administrations portuaires de Vancouver, North Fraser et Fraser River, ajoutant que Transports Canada avait entamé des discussions avec les ports en juillet 2006. Grâce à la fusion, les administrations portuaires devraient pouvoir faire une planification des terrains plus intégrée, coordonner les opérations portuaires et utiliser une stratégie unifiée de commercialisation des services assurés par les ports. Un témoin a recommandé que le Canada continue de prendre des mesures de rationalisation des ports.

À Halifax, le Comité a entendu les témoins lui parler non seulement des activités de l'Administration portuaire d'Halifax, mais aussi des aménagements portuaires effectués par le secteur privé à Melford et Sydney. Les travaux financés par le secteur privé ont débuté il n'y a pas très longtemps, mais il sera intéressant de suivre leur progression et de voir comment ces trois ports commercialiseront leurs services de conteneurs. L'exercice sera particulièrement important pour la réussite des ports à conteneurs du Canada atlantique, puisqu'il faudra accentuer les efforts de commercialisation pour conquérir des marchés et accroître le trafic de conteneurs.

Un autre point extrêmement important a été soulevé, à savoir la nécessité de régler de toute urgence tout litige avec les Premières nations, afin de faciliter la planification et l'aménagement d'infrastructures autour des ports. Des témoins prient le gouvernement fédéral de régler ces questions sans délai afin de ne pas retarder outre mesure l'expansion des ports et de rassurer les investisseurs potentiels quant à l'exécution des projets dans un délai raisonnable.

Le projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence, qui propose des modifications visant à faciliter les emprunts sur les marchés financiers par les administrations portuaires et à fournir à celles-ci un accès sans précédent aux fonds fédéraux, est actuellement devant la Chambre. Quoique généralement d'accord avec ce projet de loi, des témoins pensent qu'on pourrait faire plus pour améliorer la situation financière des ports. Ils ont proposé d'autoriser les ports à émettre des obligations exemptes d'impôt, à l'instar de leurs homologues aux États-Unis, et à verser au fédéral une allocation établie à partir non pas de leurs revenus bruts, mais de leurs revenus nets. Comme ces recommandations correspondent à celles qui apparaissaient dans le rapport de 2003 du groupe d'étude de la Loi maritime du Canada, le Comité invite le gouvernement à envisager la mise en application de ces mesures.

Par conséquent, le Comité recommande :

8. Que le gouvernement mette en application les recommandations figurant dans le rapport de 2003 du groupe d'étude de la *Loi maritime du Canada* suivant lequel les ports devraient pouvoir émettre des obligations exemptes d'impôt et payer une allocation établie à partir non pas de leurs revenus bruts, mais de leurs revenus nets.



## E. TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE

Un témoin a dit au Comité que le transport maritime à courte distance (c.-à-d. charger les marchandises sur des barges afin qu'elles soient transportées le long des côtes) représentait la nouvelle frontière du transport des marchandises. En Europe, on considère le transport maritime à courte distance comme une solution à la saturation du réseau routier, aux baisses de productivité causées par les retards et à l'impact sur l'environnement lié au transport des marchandises. Aujourd'hui, le transport maritime à courte distance prend en charge 40 p. 100 de tous les biens transportés en Europe, contre 45 p. 100 pour le camionnage. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur le potentiel qu'offre le transport maritime à courte distance par conteneur au Canada et sur les obstacles susceptibles de nuire à son développement.

### 1. Le potentiel du transport maritime à courte distance par conteneur au Canada

*« Le transport sur courte distance le long du fleuve et des Grands Lacs est une solution à envisager pour diminuer les pressions exercées sur notre système de transport terrestre déjà surchargé et pour améliorer la capacité dont a tant besoin l'ensemble du système de transport au Canada. »*

*Richard (Dick) Corfe  
Président et chef de la direction  
Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent*

Au dire de certains témoins ayant comparu devant le Comité, le transport maritime à courte distance offre différentes façons d'augmenter la capacité et l'efficacité de notre système de transport des marchandises conteneurisées. Il permettrait par exemple l'établissement de ports à conteneurs importants au Canada et le transbordement des conteneurs vers des ports des États-Unis, sans les problèmes liés au cabotage. Un témoin était d'avis que le transport maritime à courte distance représente l'une des rares avenues qu'il reste au Canada pour surmonter la crise des importations en provenance de l'Asie, lesquelles engorgent déjà les terminaux à conteneurs, les chemins de fer et les routes. Le Comité a appris qu'une autre forme de transport maritime à courte distance, c'est-à-dire le chargement et le déchargement de porte-conteneurs au moyen de barges, a permis au delta de la rivière des Perles de devenir la région la plus productive de Chine. Des activités de

transport maritime à courte distance du genre pourraient être une possibilité à exploiter par les collectivités de la côte ouest et de la côte est du Canada, et le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, car celles-ci n'auront jamais l'infrastructure terrestre nécessaire pour les relier aux plus gros marchés dans leurs régions respectives.

Selon ce qu'a appris le Comité, le transport maritime à courte distance par conteneur le long du Saint-Laurent et du corridor des Grands Lacs profitera à l'ensemble des Canadiens, car il facilitera le déplacement des marchandises et, indirectement, des gens. On a laissé entendre que la Voie maritime du Saint-Laurent est en mesure d'appuyer la gestion efficace du nombre croissant d'expéditions de conteneurs et de réduire l'engorgement des routes et des chemins de fer, tout en étant respectueuse de l'environnement. Compte tenu qu'elle fonctionne présentement à 60 p. 100 de sa capacité, la Voie maritime possède l'infrastructure nécessaire pour manutentionner de gros volumes de fret conteneurisé (250 000 à 300 000 EVP par année) transportés par des navires d'une capacité individuelle pouvant atteindre 1 000 EVP. Les partisans du transport maritime à courte distance le long de la Voie maritime du Saint-Laurent admettent qu'il n'avantagera peut-être pas les livraisons justes à temps, mais qu'il sera le mode de transport de prédilection des expéditeurs voulant un service régulier et fiable. Quand bien même la Voie maritime ne deviendrait pas la principale voie de transport des conteneurs, on a suggéré d'en faire un des éléments du modèle de solutions adopté, par exemple, en l'utilisant comme une soupape de décharge pour le système de transport de surface. Un témoin qui souhaite que les porte-conteneurs de collecte puissent naviguer le long de la Voie maritime a soutenu que la proposition deviendra plus intéressante sur le plan économique à mesure qu'augmenteront les difficultés causées par l'engorgement des chemins de fer et des routes. Dans le même ordre d'idées, un représentant de l'industrie manufacturière a fait valoir que le transport maritime à courte distance par conteneur dans les Grands Lacs serait sans doute le moyen le plus facile d'accélérer le passage à la frontière, car il réduira la congestion aux postes frontaliers terrestres.

Le Comité a appris que le transport de conteneurs dans les Grands Lacs représentait un potentiel énorme. Un témoin a indiqué qu'il sera impossible de construire suffisamment de routes au cours des 50 prochaines années pour soutenir la croissance du trafic et qu'il faudra passer au transport modal. Le transport maritime à courte distance pourrait être une solution si les conteneurs ou les trains routiers pouvaient être expédiés par les Grands Lacs. On libérerait ainsi les ponts et les autoroutes et les expéditeurs économiseraient temps et carburant. Par exemple, en ce moment, General Motors charge des camions qui empruntent l'autoroute 401 en direction de Détroit, où ils se retrouvent coincés dans le bouchon au pont Ambassador, alors que le port d'Oshawa se trouve à 150 mètres de son usine. Un témoin était d'avis que le trafic transfrontalier de surface généré par une automobile construite au Canada pourrait être plus économique s'il empruntait le transport maritime. Toutefois, pour tirer parti de cette possibilité, il faudra créer une infrastructure pour la manutention des conteneurs et les installations douanières dans les ports des Grands Lacs. Apparemment, il est possible de transformer un port en port à conteneurs en investissant à peine 3 millions de dollars pour faire l'acquisition d'une grue terrestre et d'un service de barge. Compte tenu des

avantages qu'apportera le transport maritime à courte distance par conteneur dans les Grands Lacs et des investissements relativement modestes à effectuer dans l'infrastructure, un témoin a affirmé que le Canada devait prendre des mesures immédiates et urgentes afin de permettre le transport par barges sur les Grands Lacs.

Le transport maritime à courte distance par conteneur entre le port d'Halifax et les États-Unis est intermittent. Il semblerait également que le transport maritime à courte distance vers les États-Unis depuis le port d'Halifax fait concurrence aux services de camionnage pour les destinations se trouvant au sud de Philadelphie. Dans les marchés plus au sud, la demande est moins grande, mais le transport par camion restera toujours plus concurrentiel lorsqu'il s'agit de plus petits volumes. Ainsi, les marchandises expédiées du Canada aux Antilles sont transportées à l'heure actuelle par camion jusqu'au New Jersey ou à Miami, où elles sont chargées à bord de porte-conteneurs faisant route vers leur destination finale. En fin de compte, l'expéditeur qui cherche un service de transport bon marché choisira le transport maritime à courte distance, s'il s'agit là d'une solution de rechange concurrentielle. En revanche, celui qui cherche un temps de transit plus court favorisera le transport par camion.

## 2. Les obstacles au transport maritime à courte distance par conteneur au Canada

*« Le fardeau réglementaire imposé aux routes intérieures et internationales [est] très différent. »*

*Mary Brooks, Ph. D., professeure  
William A. Black Chair of Commerce  
Université Dalhousie*

Bien que la plupart des témoins reconnaissent les avantages apportés par l'utilisation grandissante du transport maritime à courte distance au Canada, plusieurs croient que les services aux conteneurs ne se développeront pas, en raison surtout de la compétition que se livrent les services ferroviaires et les services de camionnage. En ce qui a trait à l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport par conteneur, les témoins n'étaient pas convaincus que les expéditeurs s'engageraient à offrir un service de transport maritime à courte distance qui ne fonctionne que neuf mois par année alors que les services ferroviaires fonctionnent toute l'année. Des représentants de l'industrie du transport routier se sont demandé si les services de transport maritime à courte distance pourraient rivaliser avec le transport par camion pour ce qui est du service de livraison le lendemain. En outre, les barges ont tendance à transporter le même genre de produits que les chemins de fer, ce qui



n'est pas le cas des camions. De plus, on a laissé entendre que les services de porte-conteneurs de collecte à courte distance assurés depuis un mégaport de la côte de l'Atlantique vers l'intérieur du continent ne sont pas plus logiques. Le port d'Halifax devrait se doter d'un plus gros terminal pour être en mesure d'accueillir des navires ayant une capacité de 12 000 EVP. Par ailleurs, les navires collecteurs auraient la même dimension que les porte-conteneurs qui desservent déjà Montréal directement.

Le Comité a appris que le fardeau réglementaire imposé à l'industrie du cabotage risque d'empêcher le développement des services de transport par conteneur à courte distance. Il semblerait, par exemple, que l'ensemble des coûts associés aux droits de douane de 25 p. 100 que doivent payer les navires qui n'ont pas été construits au Canada, ainsi qu'à l'obligation de battre pavillon canadien et au respect des normes de la Garde côtière, totalise près de 50 p. 100 du coût en capital d'un bateau. De plus, l'initiative de recouvrement des coûts de l'Agence des services frontaliers du Canada impose des coûts à tous les nouveaux services internationaux, comme les services nécessaires pour assurer le transport maritime à courte distance à travers les Grands Lacs entre le Canada et les États-Unis. En outre, les coûts des services de pilotage dans la Voie maritime des petits porte-conteneurs utilisés pour le transport maritime à courte distance seraient de 200 à 300 p. 100 plus élevés par unité de cargaison que ceux du transport en vrac. Pour finir, le régime de réglementation des États-Unis favorise les cargaisons qui arrivent dans un port par camion et non par bateau, car les expéditeurs paient une taxe pour l'entretien des ports calculée selon la valeur de la cargaison acheminée par bateau, et non par camion.

Les témoins qui ont pu faire des commentaires sur la question du transport maritime à courte distance ont soumis de nombreuses suggestions visant à améliorer la viabilité des services de transport maritime à courte distance par conteneur au Canada et en Amérique du Nord. Ils ont recommandé d'abolir les droits de douane de 25 p. 100 sur les navires étrangers étant donné que l'industrie canadienne de la construction navale ne produit pas les navires spécialisés requis pour assurer le transport maritime à courte distance. On a laissé entendre que, si les droits de douane étaient éliminés, l'industrie canadienne de la construction navale pourrait même en profiter, car elle pourrait assurer l'entretien des navires construits à l'étranger. En outre, des témoins ont soutenu que la valeur des droits perçus est minime et que les efforts requis pour l'administration de la taxe n'en valaient pas la peine. Un témoin a recommandé que soit révisé le règlement sur le pilotage de manière à dispenser les navires battant pavillon canadien. On augmenterait ainsi la capacité concurrentielle du transport maritime à courte distance dans la Voie maritime du Saint-Laurent, qui pourrait rivaliser avec les autres modes de transport. On a également suggéré que les péages dans la Voie maritime ne couvrent que les frais d'exploitation des navires et que le gouvernement du Canada, le propriétaire de l'infrastructure de la Voie maritime, assume à l'avenir les coûts d'investissement. Enfin, le Comité a appris que les droits de services à la navigation maritime (DSNM) de la Garde côtière canadienne devraient être abrogés, car ils représentent pour l'industrie du transport maritime un coût d'à peu près 40 millions de dollars, une somme qui ne se compare pas à celle que doit assumer le transport ferroviaire ou le transport routier. On prévoit que les pertes de revenus causées par

l'élimination des DSNM que subira le gouvernement fédéral seront compensées par la réduction de l'entretien des infrastructures terrestres et des investissements qui y sont faits, ainsi que par les retombées environnementales positives pour le public (dont il est question plus loin dans le rapport) découlant de l'augmentation des activités de transport maritime à courte distance.

Quelques témoins ont fait remarquer que les problèmes de cabotage qui surviennent lorsqu'un navire étranger, assujéti à la *Loi sur le cabotage*, veut offrir un service entre deux ports établis dans des pays différents, font du transport maritime à courte distance un sujet de politique internationale. Le Comité a appris que le cabotage est un enjeu du libre-échange avec les États-Unis, une question que ceux-ci ne voulaient pas aborder avec le Canada jusqu'en 2005. Même si, au cours des dernières années, Transports Canada a tenu partout au Canada des ateliers sur le transport maritime à courte distance et organisé une réunion avec les États-Unis et le Mexique en avril 2006, les seuls progrès accomplis à ce jour en vue d'augmenter les activités liées au transport maritime à courte distance à l'échelle internationale se résument à la signature d'un accord avec les États-Unis et le Mexique concernant l'étude des pratiques exemplaires. À moins qu'on ne permette le cabotage dans le cadre du transport maritime à courte distance, les expéditeurs étrangers qui utilisent ce genre de transport seront obligés de limiter leurs activités à des services de navette et seront privés des possibilités de triangulation afin d'offrir des services moins coûteux que ceux de l'industrie du transport routier.

Selon un témoin, la solution au problème de cabotage se trouve dans une entente bilatérale avec les États-Unis ou dans le cadre de l'ALENA, comprenant le Mexique. De l'avis d'un autre témoin, le Canada pourrait négocier, dans le cadre du protocole de coopération sur le transport maritime à courte distance, une exemption pour le cabotage effectué dans les pays membres de l'ALENA. Un autre témoin a recommandé que la *Loi sur le cabotage* soit réexaminée séparément. Il a été recommandé que, pendant les négociations bilatérales, le Canada fasse pression auprès des États-Unis afin d'éliminer la taxe pour l'entretien des ports, pour ainsi augmenter la capacité concurrentielle du transport maritime à courte distance à travers les Grands Lacs par rapport aux services de camionnage.

À la lumière des témoignages qu'il a entendus, le Comité estime que des obstacles réglementaires et financiers considérables gênent l'expansion du transport maritime des conteneurs sur courte distance. Il faudra éliminer ou aplanir considérablement ces obstacles pour que ce mode de transport gagne en popularité. À cette fin, certains changements s'imposent aux politiques fiscales et de frais d'utilisation du Canada, de même qu'au régime de cabotage.

Par conséquent, le Comité recommande :

9. Que le gouvernement appuie la croissance du transport maritime sur courte distance :

- en éliminant les droits perçus par le gouvernement fédéral sur les navires importés destinés à ce type de transport;
- en exonérant les entreprises de transport maritime de conteneurs sur courte distance des droits de services à la navigation maritime;
- en exonérant les nouveaux ports à conteneurs sur les Grands Lacs des frais d'installation de nouveaux services de douanes;
- en exonérant les navires faisant le transport maritime de conteneurs sur courte distance des frais de pilotage sur la Voie maritime du Saint-Laurent;
- en amenant les États-Unis à exonérer ces navires des taxes d'entretien des ports; et
- en négociant des franchises multilatérales de droits de cabotage pour les entreprises de transport maritime de conteneurs sur courte distance.



## II PERSPECTIVES DU TRANSPORT INTÉRIEUR

Les terminaux à conteneurs fournissent un lien entre deux étapes du déplacement d'un conteneur, habituellement entre deux modes de transport. Les terminaux à conteneurs maritimes facilitent le transfert des conteneurs entre les modes de transport maritime et de surface, tandis que les terminaux intérieurs à conteneurs (appelés aussi terminaux intermodaux intérieurs ou ports intérieurs) peuvent transférer un conteneur d'un camion à un train et inversement. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur les avantages des terminaux intérieurs à conteneurs et sur les possibilités d'aménager des installations du genre dans les Prairies et en Colombie-Britannique. De l'avis de la plupart des témoins, même si les terminaux intérieurs à conteneurs sont utiles lorsqu'ils peuvent améliorer le rendement du système de transport des conteneurs, ils sont du ressort du secteur privé.

### 1. Les arguments des partisans de l'aménagement de terminaux intérieurs à conteneurs

*« Je suis un fervent partisan des ports intérieurs. Il nous en faut davantage pour rendre notre système plus efficace (...) Que ce soit à Saskatoon, en Saskatchewan, au Manitoba ou à Edmonton, si nous considérons le réseau ferroviaire rationalisé, plusieurs ports intérieurs pourraient être utiles. »*

*John Vickerman  
Directeur-fondateur, TranSystems*

Le Comité a appris que les terminaux intérieurs à conteneurs peuvent soulager la congestion dans les terminaux maritimes, car ils fournissent de l'espace d'entreposage et des services de manutention des conteneurs en route vers leur destination. De plus, les terminaux intérieurs sont susceptibles d'offrir des possibilités de développement régional, si les marchandises d'importation peuvent être déchargées afin d'être redistribuées et de générer des activités à valeur ajoutée et si les producteurs régionaux ont accès à des conteneurs vides pour expédier des marchandises destinées à l'exportation et au marché intérieur. Des témoins ont indiqué que les débouchés qu'offre le réseau ferroviaire du Canada, qui relie les ports de l'Ouest et les immenses marchés du Midwest américain, sont suffisamment nombreux pour justifier la construction de terminaux intermodaux intérieurs.

Certains témoins étaient d'avis que l'Amérique du Nord aura probablement besoin d'un plus grand nombre de terminaux intérieurs à conteneurs pour augmenter l'efficacité du système de transport des conteneurs. Cela dit, un autre témoin a informé le Comité que, pour qu'une installation soit exploitable économiquement, il faudrait informatiser à peu près tous les mouvements de marchandises entre les ports, les chemins de fer et les ports intérieurs. Le Comité a aussi appris qu'il serait souhaitable que le terminal intermodal intérieur soit situé le plus près possible d'une intersection d'une voie ferrée principale, d'une bonne autoroute et à proximité d'un centre urbain.

Les fonctionnaires de Transports Canada ont dit au Comité que, en fin de compte, ce sont les chemins de fer qui décideront probablement de l'emplacement et du nombre de terminaux intérieurs à conteneurs au Canada. En général, les autres témoins affirmaient que le développement des ports intérieurs devait être confié au secteur privé. À cette fin, il a été recommandé que le gouvernement fédéral prenne toutes les mesures nécessaires pour encourager la construction d'installations portuaires intérieures concurrentielles.

## 2 Possibilités pour les Prairies

*« Il nous suffirait de faire sortir ce trafic de Vancouver, et ce serait à son avantage car elle pourrait ainsi accroître son débit. La solution la plus logique consisterait à traverser les montagnes et à manutentionner les conteneurs dans les Prairies. »*

*C.M. (Red) Williams, président  
Saskatchewan AgriVision Corp.*

2008-06-06 10:00:00

*« Ce qu'un conteneur vide représente, c'est la capacité, la possibilité de prendre nos produits bruts, que nous produisons avec excellence, et d'en faire un conditionnement de première qualité ... Le nombre de conteneurs en provenance de Chine qui passent par Chicago est tel que l'on pourrait y enfourner la totalité de la récolte canadienne pour le voyage de retour. Voilà le potentiel que nous voulons attirer ».*

*Doug Campbell, PDG  
Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port*

Les Prairies pourraient offrir des endroits convenables pour un terminal intérieur de conteneurs. Des conteneurs vides, en nombre suffisant pour transporter l'ensemble des

récoltes du Canada, se déplacent actuellement entre l'Asie et Chicago. Le réseau de transport passe déjà par les Prairies, et les producteurs exportateurs s'y trouvent. Des témoins ont dit au Comité qu'il était possible, dans les Prairies, d'attirer le trafic des ports de l'Ouest en triant et en assemblant des trains et en les faisant circuler par la Soo Line du CP, entre Minneapolis et Chicago. La Soo Line relie également Moose Jaw à Winnipeg, Toronto et Montréal à l'est. Le port de Moose Jaw exerce déjà des activités importantes de soutien des chemins de fer, comme l'alimentation en carburant, l'assemblage des trains, les changements d'équipage et l'entretien, lesquelles pourraient rendre possible l'aménagement d'un port intérieur. Comme Moose Jaw, Saskatoon représente elle aussi un couloir ferroviaire transcontinental. Ses terrains et sa main-d'œuvre sont peu coûteux et elle pourrait approvisionner les conteneurs en provenance des ports de l'Est et de l'Ouest du Canada et les expédier à Chicago et à Memphis. Quelques témoins ont laissé entendre que Moose Jaw serait l'endroit idéal pour aménager un terminal intérieur à conteneurs sur le réseau du CP, tandis que, pour le CN, Saskatoon serait l'endroit le plus logique. D'autres voyaient aussi Regina comme emplacement possible. Selon un témoin, il serait également intéressant pour Winnipeg d'aménager un terminal intérieur à conteneurs sur la ligne du CN, car le CN cible le trafic de marchandises entre le nord de la Chine et le cœur des États-Unis et du Canada, en passant par Prince Rupert.

Le SmartPort de Kansas City pourrait servir de modèle de port intérieur dans les Prairies, en raison de sa proximité avec les diverses voies de transport de surface (CISCOR, ALENA et Asie-Pacifique). Le concept de port « intelligent » offre plutôt une perspective de développement régional. Il vise à produire des activités à valeur ajoutée au moyen de la gestion et du tri du trafic ferroviaire et d'activités dans la zone franche dans plusieurs entrepôts de stockage établis dans une vaste zone géographique pouvant comprendre des villes comme Regina, Moose Jaw, Saskatoon, Prince Albert et Winnipeg. Il a été proposé que des assembleurs et des désassembleurs d'Asie viennent s'installer dans un port intelligent, emmenant avec eux des conteneurs d'importation qui, une fois vides, pourraient servir à l'exportation des produits locaux. Un autre témoin a reconnu que l'accès à des conteneurs vides pourrait transformer les Prairies en une plaque tournante du transport des marchandises. Les Prairies n'atteindront jamais les marchés émergents de la Chine si elles ne disposent pas de ports intérieurs pour charger leurs produits dans des conteneurs à leur point d'origine.

Les partisans de l'aménagement de ports intérieurs dans les Prairies soutiennent que les industries à valeur ajoutée représentent l'avenir des Prairies et que, pour aider à leur développement, il faut mettre en place un système de transport souple des conteneurs. Pour attirer le trafic conteneurisé des ports de l'Ouest vers les ports intérieurs de la Saskatchewan, il faut pouvoir compter sur un bon réseau ferroviaire et autoroutier. À cette fin, les intervenants régionaux ont dit au Comité qu'ils aimeraient avoir un meilleur appui du gouvernement fédéral pour apporter les améliorations nécessaires aux routes. En outre, en raison de la faible demande de conteneurs d'importation qui existe à l'heure actuelle, il est difficile d'attirer suffisamment de conteneurs pour répondre à la demande locale de conteneurs destinés à l'exportation.



Les représentants des chemins de fer ont recommandé que les intervenants en faveur de l'aménagement d'un terminal intérieur à conteneurs dans les Prairies trouvent un moyen d'offrir aux compagnies de transport maritime des incitatifs économiques afin de les encourager à relocaliser leurs conteneurs dans les Prairies. Un autre témoin a renchéri en disant qu'il faut trouver le moyen de regrouper 25, 50 ou 100 charges de wagon, de les remplir immédiatement et de transformer les coûts en recettes pour les chemins de fer et les lignes de navigation. Un autre encore a dit qu'on aurait tort de recourir à une loi pour obliger les chemins de fer à relocaliser les conteneurs, car ce serait contraire au principe de libre marché. Ce témoin considérerait que, s'il était possible de faire de l'argent en payant le chemin de fer pour qu'il repositionne les wagons vides et en imposant des frais d'utilisation aux agriculteurs, un investisseur privé accepterait de créer l'infrastructure simple que cela exigerait. Si les chemins de fer avaient accès à une voie et à des voies d'évitement pour rassembler et acheminer 6 000 pieds de trains-blocs de conteneurs vides, et pour ensuite changer la locomotive de place pour transporter ces mêmes conteneurs pleins en sens inverse, l'économie des chemins de fer ne serait pas compromise. Si les expéditeurs de marchandises pouvaient aller chercher un conteneur vide et en rapporter un autre plein dans un délai de 48 heures, les lignes de navigation ne s'opposeraient pas à une mesure du genre. Le rôle du gouvernement consisterait alors à faire en sorte que le débit des routes soit suffisant pour permettre aux expéditeurs d'aller chercher tous les wagons vides au début du processus et de les rapporter pleins à la fin. Le même témoin a indiqué que cette approche du transport intérieur des conteneurs, simple et facile à appliquer, conviendrait davantage aux besoins des producteurs agricoles des Prairies que le concept de centre de distribution mis de l'avant par d'autres témoins. Il a ajouté que les exportateurs de marchandises ne voudront pas qu'on leur fournisse un entrepôt, pas plus qu'ils ne voudront payer quelque chose pour manutentionner leurs produits, car ils peuvent eux-mêmes charger les conteneurs.

### 3. Possibilités pour la Colombie-Britannique

*« Pour le Nord de la Colombie-Britannique, c'est l'occasion de faire transporter des produits d'exportation existants par conteneur, ce qui fera baisser le nombre d'avaries et de pertes, augmentera la qualité et assurera une plus grande fiabilité. »*

*Son honneur Colin Kinsley, maire  
Ville de Prince George*

En l'absence de ports intérieurs en Colombie-Britannique, le réseau ferroviaire et routier de cette province serait surtaxé inutilement. Ainsi, alors même que 50 000 camions

quittent Kamloops à destination de Vancouver, des conteneurs vides arrivent par le CP à Vancouver à partir de Kamloops. Dans le Lower Mainland, le chargement du camion en provenance de Kamloops et le conteneur vide demandent trois fois plus de déplacements de camions pour acheminer le produit jusqu'au port dans un conteneur.

Des représentants du Nord de la Colombie-Britannique ont dit au Comité que le terminal à conteneurs de Prince Rupert offrait la possibilité d'aménager un terminal intérieur à conteneurs à Prince George. Le fait que la ligne nord du CN, qui se termine au port de Prince Rupert, soit une ligne express assurant une liaison en 90 heures entre Prince George et Chicago, confirme la pertinence de cette possibilité. Le Comité a appris que cette ligne express est la seule ligne ferroviaire majeure à disposer d'une capacité importante, et qu'elle fait actuellement l'objet d'investissements en vue d'accroître la capacité de son matériel roulant et de sa voie ferrée. Par ailleurs, pour le Nord de la Colombie-Britannique, l'actuelle pénurie d'exportations conteneurisées vers l'Asie favorise encore plus l'aménagement d'un port intérieur, puisque cela permettrait de transporter à meilleur prix les exportations régionales par conteneur, en s'assurant qu'elles arriveront intactes à destination et à temps. Le Comité a appris que divers produits d'exportation de la région pourraient tirer profit du retour à charge des conteneurs. Par exemple, la Chine représente un marché potentiel pour le pin tordu, si on pouvait en exporter des volumes suffisants. Le biocombustible (granulés de bois) est un autre produit régional qui gagnerait à être exporté par conteneur en Asie. Les producteurs agricoles du nord-ouest de l'Alberta pourraient eux aussi bénéficier des possibilités d'exportation qu'offrirait un terminal intérieur à conteneurs établi à Prince George.

Des témoins ont fait valoir au Comité que les améliorations apportées par l'établissement d'un terminal intérieur à conteneurs dans la région pourraient stimuler l'activité économique des autres industries du Nord de la Colombie-Britannique. De plus, les recettes potentielles pour la région découlant du transport de retour des conteneurs destinés à l'exportation pourraient donner au terminal à conteneurs du port de Prince Rupert un avantage concurrentiel, car, la plupart du temps, les transporteurs ferroviaires, les terminaux et les lignes de navigation préfèrent transporter des charges utiles plutôt qu'expédier des conteneurs vides, si cela n'engendre pas de coûts de relocalisation ou des retards supplémentaires. Selon certains témoins, le gouvernement fédéral devrait contribuer à mettre cette possibilité à profit en adaptant sa politique fiscale et sa politique en matière d'aménagement du territoire de façon à faciliter l'aménagement de ports intérieurs, tout en apportant une contribution financière à l'infrastructure.

Eu égard à ce concept de terminaux intérieurs, le Comité fait observer que le port de Churchill pourrait s'avérer une solution attrayante pour l'expédition des marchandises. Pourvu de meilleures capacités de déglacage, il pourrait devenir un port spécialisé pour certains produits de base (comme les produits de grain spécialisés). Compte tenu de l'intérêt accru que suscite le transport des marchandises en eaux arctiques, ce port offre des perspectives de croissance intéressantes. Il faut cependant souligner que, pour en arriver là, il

faudra investir dans l'infrastructure portuaire et ferroviaire. L'annexe F traite plus en détail de l'aménagement d'installations portuaires dans le Nord.

Le Comité souscrit à l'aménagement de terminaux intérieurs parce qu'il pense que le système de transport par conteneur en retirera de gros avantages. Selon lui, ces terminaux contribueront à réduire l'encombrement dans les ports, en fournissant un moyen de déplacer rapidement les conteneurs de la zone portuaire, à réduire l'encombrement des voies de circulation autour des ports, à créer de l'emploi dans des localités intérieures, à améliorer l'accès à des centres intérieurs pour les expéditeurs et à mettre un nombre accru de conteneurs vides à la disposition des exportateurs.

Le Comité pense, comme la majorité des témoins, que l'aménagement de terminaux intérieurs devrait être laissé en grande partie au secteur privé. Les décisions stratégiques sur leur emplacement seraient vraisemblablement dictées, dans une vaste mesure, par la proximité de voies ferrées. Cela étant dit, certaines politiques fédérales, telles que les règlements concernant l'activité dans les zones franches et l'utilisation de conteneurs internationaux (dont il était question à la section sur la politique douanière), ou la politique fiscale applicable à l'équipement ferroviaire, pourraient avoir un impact sur l'efficacité des terminaux à conteneurs intérieurs.

Pour ce qui a trait aux zones franches, un témoin a indiqué que la politique canadienne sur les centres de distribution des exportations faisait fausse route, n'ayant suscité que très peu d'activité de libre-échange et de génération de valeur ajoutée au Canada par rapport aux politiques américaines relatives aux zones franches. Un autre témoin a fait valoir que l'utilité de terminaux à conteneurs dans les Prairies serait fonction de l'activité dans les zones franches. Le Comité pense que tout cela mérite plus ample réflexion.

Par conséquent, il recommande :

- 10. Que le gouvernement établisse des zones franches intérieures afin d'attirer des investissements et d'accroître l'efficacité et la rentabilité des terminaux intérieurs.**



## G. SÉCURITÉ ET EFFICACITÉ

Pour plusieurs, les gains en efficience dans le système de transport conteneurisé ne doivent pas se faire au détriment de la sécurité, car celle-ci constitue une condition essentielle au commerce au Canada. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur l'environnement de sécurité, ainsi que sur les façons d'améliorer l'efficacité du système de transport sans pour autant compromettre la sécurité, et de tirer parti de l'environnement de sécurité afin d'apporter au Canada un avantage concurrentiel dans l'industrie du transport du fret conteneurisé en Amérique du Nord.

### 1. L'environnement de sécurité

*« Certes, il restera toujours des éléments de risque pour la sûreté dans les réseaux de transport, mais on estime que les ports canadiens sont sûrs au regard des normes internationales auxquelles nous adhérons. »*

*Michael H. Brouil, président  
Fédération maritime du Canada*

Transports Canada supervise la sécurité portuaire. Ses représentants ont dit au Comité que le ministère a reconnu l'importance de mettre en équilibre les exigences en matière de sécurité et le déplacement efficient et efficace des personnes, et aussi les questions de protection des renseignements personnels. À cette fin, Transports Canada a l'intention d'effectuer les investissements nécessaires pour arriver au plus haut niveau de sécurité possible tout en évitant des répercussions injustifiées sur le transport des marchandises et les coûts à assumer par les expéditeurs. Parmi les initiatives de sécurité menées par Transports Canada, mentionnons le Programme de contribution pour la sûreté maritime, qui dispose d'une enveloppe de 115 millions de dollars, et le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (annoncé en juin 2006 et devant être mis en œuvre en décembre 2007), lequel exige que les travailleurs maritimes qui remplissent certaines fonctions ou qui ont accès à certaines zones réglementées se soumettent à la vérification de leurs antécédents. De plus, Transports Canada exige désormais que les navires entrants et les marchandises qui arrivent au pays se rapportent dans un délai de 96 heures. Le ministère collabore également en ce moment avec la GRC et d'autres organismes afin d'élaborer des options en vue d'adopter une approche intégrée et mieux coordonnée du maintien de l'ordre dans les ports.

Si, comme il est indiqué précédemment, Transports Canada supervise la sécurité portuaire, le Comité a appris que c'est à l'autorité portuaire qu'il incombe d'assurer la sécurité dans le port et, dans la plupart des cas, à l'exploitant du terminal de faire de même dans le terminal. Selon les témoins, les opérations de sûreté au port de Montréal coûtent à l'autorité portuaire 2,5 millions de dollars par année et celle-ci compte investir 10 millions de plus pour maintenir la sécurité dans le port. Le port de Vancouver prévoit investir au cours des cinq prochaines années environ 31 millions de dollars pour l'amélioration de son système de sécurité. L'installation de dispositifs optiques de reconnaissance de caractères aux portails routiers et la mise en place de patrouilles de sécurité jour et nuit sont autant d'exemples d'initiatives entreprises par les exploitants de terminaux à conteneurs pour assurer la sécurité dans les ports. Les exploitants de terminaux à conteneurs ont mentionné au Comité qu'ils souhaiteraient que le gouvernement fédéral accorde plus d'argent pour adapter les installations et les dispositifs de sécurité dans les terminaux à conteneurs lorsque des changements sont apportés aux exigences en matière de sécurité.

C'est à l'Agence des services frontaliers du Canada qu'incombe la sécurité du fret. L'Agence des services frontaliers du Canada exige qu'on lui fournisse des renseignements 24 heures avant le chargement, avant même que le conteneur quitte le port d'origine. Si le conteneur est dédouané en vue du chargement, il peut y avoir des vérifications supplémentaires lorsqu'il arrive au Canada. L'Agence des services frontaliers du Canada effectue régulièrement des inspections au hasard des conteneurs (détection des radiations, rayons X, échantillons d'air, etc.), ainsi que des évaluations des risques afin de déterminer ceux qui seront soumis aux divers procédés et vérifications. Pour les conteneurs destinés aux États-Unis, on doit préparer un manifeste électronique et l'envoyer à l'avance à l'United States Customs and Border Protection, qui procédera à une évaluation des risques. Le Comité a appris qu'un Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dont font partie tous les ministères et organismes qui jouent un rôle à cet égard (notamment, l'ASFC), s'intéresse aux aspects du système de sécurité du transport de marchandises liés aux conteneurs au Canada. On l'a aussi informé que Sécurité publique Canada étudiait présentement diverses options en vue d'accroître la surveillance dans les ports.

La norme de sécurité internationale à laquelle doivent se conformer les ports canadiens, les terminaux et les navires qui entrent au Canada est le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS). Ce code, élaboré par l'Organisation maritime internationale (OMI), est un ensemble complet de mesures visant à renforcer la sécurité dans le transport maritime et le commerce. Les représentants de Transports Canada ont informé le Comité que le code était mis en application au Canada par le biais du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, un cadre réglementaire axé sur le rendement qui accorde à chaque port et installation la souplesse nécessaire pour satisfaire aux exigences en matière de sécurité. L'Organisation mondiale des douanes a établi un ensemble de normes s'appliquant à la sécurité du fret et des conteneurs. L'OMI étudie actuellement les normes relatives à la sécurité des conteneurs (suivi, rapports, gestion de l'information et inspections). Même si le réseau de transport comportera toujours, d'une façon ou d'une autre, un élément de risque pour la sécurité, le Comité a appris que les ports

canadiens sont considérés comme étant sécuritaires et conformes aux normes internationales.

Les principaux programmes de sécurité auxquels se soumettent les camionneurs qui s'adonnent au transport transfrontalier sont le *Customs-Trade Partnership Against Terrorism* (C-TPAT), pour entrer plus rapidement aux États-Unis, et Partenaires en protection, pour entrer plus rapidement au Canada. Des témoins ont expliqué qu'il peut coûter des centaines de milliers de dollars pour obtenir la certification C-TPAT, laquelle exige des transporteurs qu'ils fournissent des renseignements détaillés sur leurs activités, leurs partenaires de la chaîne logistique et leurs employés. Même si les exigences de certification du C-TPAT sont plus sévères que celles du programme canadien Partenaires en protection, les transporteurs transfrontaliers doivent malgré tout faire une demande de certification et obtenir les autorisations voulues des deux programmes. Le Comité a appris que l'Agence des services frontaliers du Canada a entrepris récemment de consulter l'industrie afin de trouver une façon de regrouper les deux programmes pour faire en sorte que les transporteurs n'aient pas à obtenir les deux certifications. En outre, l'Agence des services frontaliers du Canada travaillerait en ce moment à l'élaboration d'une version canadienne du programme de manifestes électroniques des États-Unis appelé *Automated Commercial Environment*.

## 2. Problèmes sur le plan de l'efficacité

*« D'autres initiatives [de sécurité] dans lesquelles le gouvernement s'est embarqué nous posent quelques problèmes opérationnels. Elles semblent aller à l'encontre de l'objectif d'acheminement du fret. Je ne dis pas que ces mesures ne sont pas nécessaires, mais je parle plus précisément de programmes sécuritaires qui semblent aller à l'encontre des échanges commerciaux. »*

*Morley Strachan, vice-président  
Opérations et développement des affaires  
TSI Terminal Systems Inc.*

Certains témoins ont fait valoir au Comité qu'une plus grande collaboration entre Transports Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada pourrait améliorer l'efficacité dans les ports. Il semblerait, par exemple, que les ministères ne s'entendent pas tous sur l'emplacement choisi par l'ASFC pour installer le matériel d'inspection des conteneurs dans les terminaux à conteneurs. Certains soutiennent que l'emplacement du matériel a eu une incidence négative sur l'exploitation des terminaux. Des représentants du



port de Vancouver ont indiqué que les emplacements choisis par l'ASFC pour installer les portiques de détection des radiations dans les terminaux à conteneurs ont causé des pertes d'efficacité de l'ordre de 10 à 15 p. 100. Par ailleurs, le fait que les transporteurs de conteneurs aient à produire des rapports distincts pour l'Agence des services frontaliers du Canada et Transports Canada dénote un manque de collaboration et représente un fardeau administratif pour les transporteurs de conteneurs. Un témoin a recommandé que le président de l'Agence des services frontaliers du Canada fasse partie du Conseil maritime et industriel national pour ainsi mieux comprendre l'impact des politiques de l'ASFC sur le commerce maritime.

Des témoins ont fait part au Comité d'autres préoccupations d'ordre opérationnel causées par les initiatives de sécurité menées par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) dans les terminaux à conteneurs. Selon un exploitant de terminal à conteneurs, la décision de balayer tous les conteneurs pour détecter les radiations risque d'aggraver la congestion et d'augmenter les interruptions de service dans les terminaux. Un autre exploitant de terminal à conteneurs craint que le personnel de l'Agence des services frontaliers du Canada chargé de la surveillance du matériel de balayage, en étant installé à Ottawa tarde à réagir dans certaines situations, compromettant ainsi la sécurité dans le terminal. Un représentant d'une autorité portuaire s'oppose au fait que celle-ci soit responsable de tous les conteneurs entreposés sur sa propriété, y compris ceux que l'équipement de détection des radiations a identifiés comme un risque potentiel pour la sécurité, sans cependant avoir le pouvoir d'enquêter.

En ce qui concerne le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime, qui est entré en vigueur en décembre 2007, certains témoins ont dit au Comité que ce programme allait trop loin alors que d'autres ont soutenu le contraire. Les représentants des travailleurs portuaires syndiqués se sont prononcés contre le programme puisque, selon eux, le processus d'appel manque de transparence. Pour eux, les employés à qui l'on a refusé l'habilitation de sécurité et qui veulent contester cette décision devraient avoir accès à un processus indépendant et quasi judiciaire au lieu d'être obligés d'adresser leur appel à un Bureau de réexamen, un organisme faisant partie de Transports Canada. Il a été recommandé que les appels soient entendus par un juge ou, à tout le moins, par le Tribunal d'appel des transports du Canada. Un exploitant de terminal à conteneurs trouve que les vérifications des antécédents proposées par le programme, et auxquelles seront soumis les travailleurs portuaires, sont tout à fait démesurées. Réciproquement, un représentant d'une autorité portuaire a recommandé que l'ensemble des employés du port – et pas seulement ceux qui travaillent dans certaines zones, comme le propose le programme – se plient au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. On a également soutenu que l'approche axée sur les zones n'est pas pratique, car la main-d'œuvre peut être affectée chaque jour à différentes sections du port. En outre, on a fait remarquer que le programme va à l'encontre de la politique des États-Unis, qui obligera tous les travailleurs portuaires à se soumettre à partir de 2009 à des vérifications des antécédents.

Le Comité a appris que la nouvelle exigence de Transports Canada, qui oblige les transporteurs de fret maritime à fournir un préavis de 96 heures, a posé des problèmes aux chargeurs de conteneurs d'exportation de Vancouver. Cette exigence a eu pour effet de raccourcir le créneau de livraison disponible aux chargeurs de conteneurs d'exportation dans les terminaux, le faisant passer de près de 10 jours à une journée. Un représentant de l'industrie a expliqué que la réduction du créneau de livraison devient un problème sur le plan de l'efficacité et de la compétitivité, lorsque les chemins de fer n'expédient pas les conteneurs selon l'horaire établi.

Au dire de certains témoins, les nouvelles mesures de sécurité appliquées aux conteneurs avaient en fait rendu certains aspects du système de transport des conteneurs plus efficaces. Par exemple, le Comité a appris que l'inspection obligatoire des conteneurs qui voyagent par chemin de fer vers les États-Unis et l'exigence imposée aux exploitants de chemin de fer de s'inscrire au système de manifestes électroniques des États-Unis ont bel et bien procuré aux chemins de fer un avantage concurrentiel. Grâce à ces nouvelles mesures, les trains de conteneurs traversent la frontière en 10 minutes ou moins, une opération qui, pour des camions transportant le même nombre de conteneurs, prendrait plusieurs heures. Dans le même ordre d'idées, un représentant de l'industrie du transport a dit au Comité que certaines mesures de sécurité, comme l'envoi d'un préavis de 24 heures à l'Agence des services frontaliers du Canada pour signaler un chargement, ont augmenté l'efficacité.

Les représentants de l'industrie canadienne du transport routier craignent que des entreprises de leur secteur ne soient plus en mesure à la longue d'assumer les coûts des couches de sécurité supplémentaires. Ils signalent que plusieurs d'entre elles se sont retirées des affaires dernièrement. En particulier, l'industrie craint le dédoublement et le chevauchement des programmes de sécurité. Le Comité a appris que le coût du transport des marchandises ne cesse d'augmenter en raison des mesures de sécurité qui sont souvent mises en œuvre et évaluées séparément. Ainsi, l'éventail de programmes canadiens et américains ne se complète pas nécessairement et il semble que la situation soit en train de s'aggraver. Selon ces témoins, il est d'une importance capitale que l'Agence des services frontaliers du Canada crée un système qui soit compatible avec celui des États-Unis.

### 3. Autres possibilités

*« Nous pouvons aider les gouvernements et les débarrasseurs de  
certains de leurs problèmes de sécurité. »*

*Michael C. Leeb, Ph.D., professeur de sécurité civile  
Université du Nouveau-Brunswick*

Quelques témoins ont dit au Comité que les préoccupations en matière de sécurité concernant le fret conteneurisé aux États-Unis fourniront peut-être aux ports canadiens la possibilité de devenir la porte d'entrée en Amérique du Nord des conteneurs destinés au marché américain. Toutefois, pour profiter de cette possibilité, les mesures de sécurité appliquées au Canada doivent concorder avec celles des États-Unis. Les autorités américaines exigent un prédédouanement au port d'origine, ce qui suppose le contrôle de sécurité et l'étiquetage des conteneurs au point de départ, puis la vérification et la vérification ultérieure de l'identité des conteneurs lors du chargement et du déchargement. On pourra procéder au port à une vérification de sécurité plus poussée des conteneurs ciblés par l'évaluation des risques, telle une inspection radiographique ou la détection des radiations. Si on installait dans un port canadien des dispositifs d'inspection de sécurité jugés acceptables à la fois par le Canada et les États-Unis, les fonctionnaires des douanes américaines accepteraient peut-être de laisser les cargaisons inspectées traverser la frontière sans s'arrêter, ce qui augmenterait la compétitivité des ports canadiens au chapitre du transport de conteneurs des États-Unis. Il est possible, par exemple, d'installer à l'intérieur de chaque conteneur des dispositifs qui analysent la lumière, l'oxygène, l'humidité et la température, et qui servent en même temps de système mondial de localisation. Tout changement survenu dans un conteneur serait ainsi enregistré par le dispositif. Les États-Unis obtiendraient l'« empreinte digitale » du conteneur et n'auraient alors aucune raison de le retarder à la frontière. Il est impératif d'élaborer des mécanismes et des régimes de réglementation qui permettraient aux agents américains affectés au contrôle frontalier de dédouaner facilement chaque remorque et chaque conteneur.

Le Comité partage l'avis des témoins qu'on ne saurait négliger la sécurité au profit de l'efficacité dans le transport des conteneurs sans nuire à notre capacité d'entrer sans problème aux États-Unis. Dans cette optique, il semble qu'on pourrait faire des progrès en mettant fin aux doublages et en harmonisant les programmes de sécurité des ministères et organismes.



Par conséquent, le Comité recommande :

- 11. Que le gouvernement harmonise les programmes de sécurité des différents ministères et organismes et utilise les technologies voulues (comme les appareils de reconnaissance optique de caractères) afin d'assurer le déplacement fluide des conteneurs dans les marchés domestiques et nord-américains.**

## H. BESOINS EN MATIÈRE DE TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

*« En ce moment, un conteneur qui part de la Chine vers Vancouver a un document qui l'accompagne; quand il est pris en charge par le ferroviaire, un autre document est utilisé pour le transport vers une autre gare ferroviaire; ensuite, si c'est donné aux routiers, il faut avoir un autre document, qui va ensuite amener le conteneur du ferroviaire jusqu'à la destination finale. »*

*Sophie Tremblay  
Coordonnatrice des dossiers techniques et opérationnels  
Association du camionnage du Québec*

Le Comité a demandé à des témoins de lui faire part de leur point de vue à propos de l'importance de la technologie de l'information dans le système de transport des marchandises conteneurisées. Le Comité a constaté que les opinions sur le sujet variaient beaucoup, du fait peut-être que les témoins ne sont pas tous mêlés au même degré aux aspects opérationnels du système de transport des conteneurs.

Pour les témoins qui ne sont pas directement engagés dans le transport des conteneurs, les systèmes de transport « intelligents » apparaissent avantageux. Ces systèmes, qui reposent essentiellement sur l'échange d'information, la collecte rapide des données, un traitement intelligent et rapide, ainsi que la communication de données opportunes et utiles aux personnes concernées, peuvent augmenter la productivité des infrastructures existantes. Par exemple :

- a) si le propriétaire d'un navire utilisait les renseignements figurant sur le manifeste du transporteur ferroviaire pour trier la marchandise et la charger sur des navires en direction d'une destination ferroviaire particulière, et
- b) si l'exploitant de chemin de fer utilisait les renseignements figurant sur le manifeste du navire pour charger des trains se dirigeant vers une destination portuaire particulière, on pourrait doubler la capacité du terminal à conteneurs sans avoir à se procurer de nouveaux conteneurs ou de la main-d'œuvre supplémentaire, et ainsi, en faire profiter l'ensemble du système. Ces témoins ont fait des recommandations générales selon lesquelles les politiques fédérales devraient appuyer l'intégration et l'échange intelligent d'information auprès des acteurs de la chaîne d'approvisionnement par conteneurs. Selon eux, les

gouvernements devraient trouver un moyen d'encourager les navires et les chemins de fer à échanger des données détaillées sur les marchandises qu'ils transportent, car cela pourrait générer des économies de plusieurs milliards de dollars en investissements dans les ports.

Par contre, pour les représentants des volets opérationnels du système de transport des conteneurs – terminaux, lignes de navigation, chemins de fer, camionneurs – il n'existe aucun encouragement ni avantage concret à faire une plus grande utilisation de la technologie de l'information le long de la chaîne d'approvisionnement. Selon un exploitant de terminal à conteneurs, il n'y a aucun intérêt à faire un suivi plus rigoureux des conteneurs. Le Comité a appris que les fournisseurs de services et leurs clients peuvent suivre très facilement le parcours des conteneurs transportés par le transporteur maritime, au terminal et sur la voie ferrée, et que personne ne semble prêt à payer ce qu'il en coûterait pour transférer entre eux les données des différents systèmes de suivi. De plus, la concurrence pourrait empêcher dans le futur le développement du transfert d'information détaillée sur le fret entre les divers modes de transport.

Un représentant de l'industrie québécoise du transport routier recommande, pour faciliter l'échange des manifestes entre les chemins de fer, les lignes de navigation et les entreprises de camionnage, que le Canada adopte un système semblable au *U.S. Uniform Intermodal Interchange Agreement*, lequel gère tous les renseignements pertinents dans un document numérique unique accessible en tout temps sur Internet et mis à jour au fur et à mesure que les expéditions passent d'un mode à l'autre, ce qui améliore la transparence de la chaîne d'approvisionnement. L'adoption au Canada d'un système compatible avec celui des États-Unis faciliterait grandement le transport intermodal et transfrontalier au Canada.

Il semble que le transfert d'information détaillée sur le fret entre les ministères et organismes fédéraux ne soit pas très pratiqué non plus. Un représentant de l'industrie du transport a dit au Comité que l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Organisation mondiale des douanes ont appuyé la notion de guichet unique, par lequel les manifestes produits par le transporteur maritime initial seraient transférés par voie électronique à l'Agence des services frontaliers du Canada, de manière à ce que les marchandises puissent être manutentionnées après leur entrée au Canada sans saisie de données supplémentaires. Néanmoins, il se peut qu'un tel guichet ne voie jamais le jour, car un certain nombre d'organismes fédéraux ont besoin de renseignements sur les navires, entre autres à des fins de sécurité, de trafic et d'inspection, et la législation relative à la protection de la vie privée leur interdit de partager ces renseignements. Selon un témoin, la création d'une organisation impartiale chargée de gérer les manifestes afin d'éviter tout problème potentiel sur le plan de la concurrence et de la protection des renseignements personnels serait un moyen de surmonter ces obstacles.

Le Comité trouve que toute mesure visant à accélérer le déplacement des conteneurs ne peut être que positive. Si la mise en commun de l'information, même limitée, pouvait s'avérer efficace en ce sens, alors ce serait une solution à adopter; sauf qu'elle ne devrait pas



engager la participation uniquement des gens de l'industrie du transport des conteneurs, mais aussi des ministères compétents. D'après les témoignages, il semble exister un certain nombre de technologies (dont des connaissances électroniques) qui facilitent la mise en commun de l'information.

Certains témoins étaient réticents à l'idée d'adopter des technologies de mise en commun de l'information. Le Comité compte donc sur le gouvernement fédéral pour prendre l'initiative dans ce domaine et trouver des moyens d'inciter les différents intervenants dans la chaîne d'approvisionnement à partager leur information. Il pourrait, par exemple, établir un protocole de mise en commun de l'information similaire au *U.S. Uniform Intermodal Interchange Agreement*. L'adoption au Canada d'un système compatible avec celui des États-Unis faciliterait grandement le transport intermodal et transfrontalier au Canada.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 12. Que le gouvernement adopte un protocole de mise en commun de l'information similaire à l'*U.S. Uniform Intermodal Interchange Agreement*, afin de faciliter le déplacement des conteneurs dans les marchés canadien et nord-américain.**

## I. CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

Le commerce international est le moteur principal des mouvements de fret conteneurisé et on prévoit que la croissance des échanges commerciaux ne ralentira pas. Même lorsque les expéditeurs choisissent le mode de transport le plus efficace, le fret conteneurisé produit de la pollution atmosphérique, laquelle contribue au changement climatique et au smog, ainsi que de la pollution par le bruit. L'infrastructure nécessaire pour le transport du fret conteneurisé détruit les terres et les voies navigables. Pour ces raisons, un grand nombre de projets d'infrastructure des transports doivent faire l'objet d'évaluations environnementales fédérale et provinciale. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur l'impact sur l'environnement du transport des marchandises conteneurisées et sur le processus utilisé pour approuver les projets d'infrastructure.

### 1. L'impact relatif sur l'environnement des différents modes de transport

*« Si nous, les consommateurs, étions moins impulsifs et n'exigions pas de recevoir nos commandes le lendemain mais plutôt deux semaines plus tard, alors la marchandise serait peut-être transportée d'une manière qui respecte plus l'environnement. »*

Mary Brooks, Ph. D.  
William A. Black Chair of Commerce  
Université Dalhousie

À la lumière des témoignages qu'il a entendus, le Comité pense que l'on peut difficilement comparer l'impact sur l'environnement des différents modes de transport utilisés dans le transport intermodal. Par exemple, la voie maritime du Saint-Laurent représenterait, semble-t-il, une solution écologique pour le transport des conteneurs, car la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre (GES) par tonne-kilomètre générées par le transport maritime correspondent au dixième des émissions de GES produites par les camions et la moitié de celles générées par les chemins de fer. Toutefois, si les navires produisent moins d'émissions de gaz à effet de serre par tonne de marchandises que les camions, ils produiraient une plus grande quantité d'émissions de soufre, créant ainsi davantage de pluies acides. Les représentants de l'industrie du transport routier ont dit au Comité que le transport maritime et ferroviaire cause plus de pollution par

litre de carburant que le transport par camion et qu'il produit plus d'émissions de gaz à effet de serre et de matières particulaires.

Il semble ne faire aucun doute, toutefois, que la congestion et les retards causés par le système de transport des conteneurs accroissent l'impact négatif sur l'environnement engendré par les mouvements de conteneurs. Par exemple, la congestion dans les terminaux multiplie les opérations de manutention des conteneurs au moyen d'équipements au sol munis de moteurs à combustion, et les camions qui attendent pour ramasser ou livrer les conteneurs sont obligés de faire tourner leur moteur au ralenti. Bien qu'ils aient peu de contrôle sur la circulation des marchandises en provenance et à destination de leur terminal, les exploitants de terminaux ont pris des mesures pour réduire l'impact sur l'environnement causé par la congestion, comme faire respecter les restrictions relatives à la marche au ralenti, utiliser du biodiésel et acheter des véhicules hybrides. Pour leur part, les représentants de Transports Canada ont assuré au Comité que le ministère compte réduire l'impact sur l'environnement du transport des conteneurs en améliorant l'efficacité du trafic des conteneurs par le biais de la réduction de la marche au ralenti et de la congestion. Les représentants du ministère ont également affirmé que le transport maritime à courte distance, dont il a été question dans une section précédente, pourrait réduire l'engorgement des routes causé par la circulation des camions dans des zones bâties.

Dans le but de réduire l'impact sur l'environnement causé par l'industrie du transport routier, les représentants de cette industrie en Colombie-Britannique ont exprimé leur appui au plan d'action en 14 points de l'Alliance canadienne du camionnage sur l'air pur mis en œuvre depuis 2006<sup>5</sup>. Le Comité a appris que le retrait de milliers de poids lourds du réseau routier du Canada pourrait avoir un impact autant sur la qualité de l'air que sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Du point de vue de la politique fédérale, ce plan d'action nécessitera :

- a) une hausse du taux de déduction pour amortissement appliqué aux camions pour la période de 2007 à 2010 ou d'autres incitatifs financiers,
- b) la réduction de la taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel à faible teneur en soufre utilisé dans les camions,
- c) le rétablissement et l'amélioration du programme de remise de Ressources naturelles Canada pour les technologies réduisant la marche au ralenti,
- d) l'approbation de l'installation de limiteurs de vitesse sur tous les camions exploités au Canada,

---

<sup>5</sup> <http://www.cantruck.com/news/news/2006/pdf/CTA-CleanAirAct-GHG-Smog-TruckingPlan-Canada-Final.pdf>



en plus des autres mesures stratégiques fédérales et provinciales. La plus récente stratégie environnementale de l'Alliance canadienne du camionnage est appelée « Enviro Truck ». Elle a pour but de favoriser l'introduction sur le marché de moteurs de camion de 2007 et des années suivantes, ainsi que d'autres technologies visant à limiter l'empreinte écologique laissée par l'industrie. L'industrie aimerait que le gouvernement lui emboîte le pas en créant des crédits d'impôt et en mettant à sa disposition d'autres mécanismes fiscaux qui permettraient à cet équipement de pénétrer davantage le marché. Le nombre de camions munis de moteurs de 2007 ou des années suivantes qui circulent sur les routes se situe probablement en ce moment à moins de 10 000, car ces moteurs sont très coûteux. Des représentants de l'industrie québécoise du transport routier ont dit au Comité qu'ils souhaiteraient voir le gouvernement fédéral favoriser l'harmonisation de la réglementation provinciale afin de permettre l'utilisation de technologies éconergétiques sur les grands routiers à l'échelle du pays. Par exemple, les longs ensembles de véhicules (trains routiers doubles) qui circulent entre Québec et Toronto utiliseraient 50 p. 100 moins de carburant que deux tracteurs semi-remorque, mais les trains routiers doubles sont interdits en Ontario. Un autre témoin s'est dit d'accord avec l'idée de modifier les règles relatives à la déduction pour amortissement appliquée aux entreprises de camionnage, car, selon lui, celles-ci prendraient en compte l'actuel déséquilibre entre le Canada et les États-Unis et permettraient aux compagnies de transport de faire plus rapidement l'acquisition de nouveaux équipements.

Les représentants de l'industrie et de l'infrastructure du transport maritime à courte distance du Centre du Canada ont dit au Comité qu'il était regrettable que les expéditeurs ne prennent pas en considération les bienfaits sur l'environnement apportés par le transport maritime des conteneurs lorsque vient le temps de choisir le mode de transport à utiliser. D'après eux, le gouvernement fédéral serait la seule instance capable, grâce à des mesures incitatives, de prendre en compte l'impact sur l'environnement comme un élément important de la solution.

Un représentant de l'industrie ferroviaire a dit au Comité que, pour soulager la congestion causée par le système de transport des conteneurs et ainsi réduire l'impact sur l'environnement du fret conteneurisé, le gouvernement fédéral pourrait prendre les deux mesures suivantes : d'abord, appuyer l'aménagement de sauts-de-mouton, lesquels pourraient réduire la congestion aux passages à niveau, et ensuite, raccourcir le processus d'examen environnemental (dont il sera question dans la section suivante), de façon à augmenter plus rapidement la capacité de transport par rail. Selon les témoins, il est possible d'effectuer un examen environnemental plus rapide tout en étant consciencieux et en respectant les règles.

Un représentant d'une autorité portuaire a pressé le gouvernement fédéral d'étudier de plus près les avantages relatifs de différentes mesures environnementales. Le Comité a appris que le règlement fédéral envisagé pour les administrations portuaires a affaibli leur capacité concurrentielle sans pour autant leur procurer des avantages significatifs. Par exemple, Transports Canada a proposé un règlement obligeant les administrations portuaires à fournir des prises de courant pour brancher les navires sur le réseau du port afin

d'empêcher la marche au ralenti des moteurs au poste à quai, une dépense, pour le port, de 3 millions de dollars par poste à quai et de 1,5 million de dollars par navire, à assumer par le propriétaire du navire. S'il faut construire une nouvelle centrale hydroélectrique pour pouvoir fournir de l'électricité à un paquebot de croisière, l'autorité portuaire estime qu'il serait plus bénéfique pour l'environnement d'investir à la place dans un projet d'atténuation des impacts.

## 2 Formulaires administratifs et évaluations environnementales

*« Le système environnemental du Canada est probablement le plus complexe du monde occidental, et peut-être même au-delà. C'est un processus extrêmement complexe et compliqué. »*

*Capitaine Gordon Houston  
Président-directeur général*

*Administration portuaire de Vancouver*

D'une façon générale, les témoins reconnaissent l'impact négatif sur l'environnement des services de transport. Mais tous se sont montrés préoccupés par la durée du processus d'évaluation environnementale, laquelle retarde d'autant la création d'une nouvelle infrastructure de transport. Plusieurs témoins ont fait valoir que la lenteur du processus d'évaluation environnementale avait des conséquences négatives sur l'efficacité et la compétitivité du Canada pour ce qui est du trafic du fret conteneurisé. Par exemple, le Comité a appris qu'une nouvelle voie de transport dans le sud de l'Ontario fait l'objet depuis six ans d'une évaluation environnementale, qui ne sera probablement pas terminée avant une dizaine d'années encore.

Les retards que prennent les autorisations environnementales, qui, de l'avis des témoins, constituent un problème au Canada, ne sont pas rares en Amérique du Nord. Les préoccupations à l'égard de l'environnement et la réglementation en la matière ont paralysé pendant trois ans et demi quelque 40 importants projets entrepris aux ports de Los Angeles et de Long Beach. Si le délai de traitement des demandes d'autorisation indique que l'on fait preuve de diligence raisonnable lors de l'évaluation environnementale, il semble que partout ailleurs dans le monde, les normes environnementales soient moins rigoureuses. Par exemple, un nouveau terminal portuaire à conteneurs d'une capacité supérieure à celle de tous les terminaux à conteneurs de la Colombie-Britannique et l'autoroute de 32 kilomètres de longueur pour s'y rendre ont été approuvés et construits à Shanghai, en Chine, en moins de trois ans. Fait intéressant à noter, un témoin a assuré le Comité que les Asiatiques s'inquiètent de plus en plus des questions environnementales et qu'il vaudrait la peine de relever l'image de marque du système de transport du Canada et de faire valoir ses

pratiques écologiques et éthiques afin de maintenir et d'accroître sa part de marché dans ce domaine.

Plusieurs témoins entendus considéraient que l'incertitude causée par la longueur du processus d'approbation environnementale fédérale menaçait le plan de mise en œuvre d'autres projets portuaires. Un témoin a laissé entendre qu'un mécanisme de pré-autorisation pourrait être utile, car il permettrait de poursuivre le développement du projet tout en respectant l'échéancier dicté par les conditions du marché. Plusieurs témoins ont suggéré que, idéalement, les gouvernements fédéral et provinciaux devraient traiter la même information et évaluer les exigences relatives aux mesures d'atténuation des impacts simultanément, conformément au délai établi dans le calendrier. En outre, il a été recommandé que le gouvernement fédéral veille à engager suffisamment de ressources pour garantir la réalisation opportune et rigoureuse d'examen environnementaux conformes aux besoins du public et des investisseurs.

Le Comité est parfaitement conscient de l'impact que les transports et leur infrastructure peuvent avoir sur l'environnement, et le Canada tirerait profit de toute mesure propre à minimiser cet impact. Des témoins pensent qu'on pourrait limiter cet impact en diminuant la congestion et les retards dans le transport des conteneurs. L'harmonisation des règlements provinciaux sur le camionnage pourrait aussi permettre l'utilisation de technologies éconergétiques sur les grands routiers à l'échelle du pays, ce qui aurait un impact positif parce que ces technologies sont non seulement économiques, mais plus propres.

Le Comité comprend les inquiétudes exprimées au sujet de la longueur et du caractère imprévisible des évaluations environnementales, ainsi que du partage des compétences entre le fédéral et les provinces. Par contre, il croit savoir qu'il s'agit d'une étape nécessaire et importante de tout projet de construction ou d'expansion d'une infrastructure. Cela étant dit, le Comité pense qu'il y a moyen de simplifier les choses dans certaines circonstances, par exemple en menant une étude fédérale-provinciale concertée, afin de permettre l'aménagement d'une infrastructure en temps opportun. Cela pourrait aussi aider les ports à produire des demandes motivées pour leurs projets.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 13. Que le gouvernement encourage les provinces à harmoniser leurs règlements sur le camionnage afin de maximiser l'utilisation de technologies éconergétiques comme le concept Enviro Truck.**
- 14. Que le gouvernement modifie la déduction pour amortissement applicable à l'équipement afin que les entreprises de transport puissent faire l'acquisition de nouvelles technologies à haut rendement énergétique et plus propres.**



15. Que le gouvernement investisse davantage dans les sauts-de-mouton aux carrefours dans le but de réduire la congestion et d'éviter que les trains, les camions et autres véhicules ne tournent inutilement au ralenti.
16. Que le gouvernement coordonne ses évaluations environnementales avec les études semblables menées par les gouvernements provinciaux et veille à ce que toutes ces études soient terminées dans un délai raisonnable, de telle sorte que les infrastructures de transport puissent être aménagées en temps opportun.

## J. QUESTIONS LIÉES À LA MAIN-D'ŒUVRE

*« Le secteur des transports devra recruter et former des dizaines de milliers de travailleurs partout au Canada au cours des dix prochaines années, ce non seulement pour remplacer les travailleurs qui partent à la retraite, mais également pour écosser l'effluve afin d'être en mesure d'absorber l'augmentation des volumes de trafic pour les importations en conteneurs et les exportations de marchandises d'exportation. »*

*Lisa Ripstein, gestionnaire, Services généraux  
Western Transportation Advisory Council*

Des témoins pensent que le système de transport des conteneurs au Canada est victime de son succès, la main-d'œuvre suffisant tout juste à la demande dans différents segments de la chaîne d'approvisionnement. Il a été question dans une section précédente de la pénurie de main-d'œuvre et de travailleurs qualifiés qui affecte l'industrie du transport routier à la grandeur du Canada, mais il semble que les terminaux de conteneurs maritimes ont eux aussi de la difficulté à trouver, former et garder leurs travailleurs, et ce, même si la rémunération des travailleurs portuaires dépasse de beaucoup le salaire annuel moyen au Canada.

Le Comité a appris que, au cours des 10 prochaines années, l'industrie aura à recruter et à former des dizaines de milliers de travailleurs partout au Canada afin de remplacer ceux qui partent à la retraite et d'augmenter les effectifs de manière à soutenir l'augmentation du volume de trafic des conteneurs. En Colombie-Britannique, par exemple, l'industrie aura besoin de 1 800 dockers supplémentaires d'ici 2010 et, en 2012, 50 p. 100 des travailleurs ferroviaires seront admissibles à la retraite. D'après un témoin, le problème vient du fait que la majorité des Canadiens ne pensent pas spontanément à faire carrière dans le secteur des transports.

Pour remédier à la situation, il a été recommandé que le gouvernement fédéral mette en place des initiatives visant à garantir que le secteur des transports dispose d'une main-d'œuvre suffisante. Premièrement, le gouvernement fédéral devrait accorder plus d'argent pour mettre en valeur de manière soutenue les emplois dans le secteur des transports, car les pénuries de main-d'œuvre nuiront à l'économie. Par ailleurs, il a été recommandé que les apprentis qui étudient un métier lié au domaine des transports aient droit à l'assurance-emploi pendant leurs études, comme c'est le cas d'autres métiers, p. ex. les plombiers et les

électriciens. Pour mettre fin à la pénurie de camionneurs, le gouvernement fédéral devrait considérer la mise à jour de sa politique d'immigration comme une partie de la solution. Finalement, pour ce qui est de l'ensemble des secteurs, les témoins ont fait valoir que, si le gouvernement supprimait les restrictions relatives à l'âge de la retraite et au moment où les retraités peuvent toucher leur pension, les travailleurs seraient encouragés à travailler cinq ans de plus.

Bien que le recrutement semble le problème de main-d'œuvre le plus important dans le secteur du transport conteneurisé, les interruptions de travail risquent, elles aussi, de devenir problématiques. Les ports de Montréal, Vancouver et Halifax ont connu de longues périodes de calme entre patrons et syndiqués, mais les récentes interruptions de travail, notamment l'interruption en 2005 des services de camionnage assurés par les chauffeurs de camion porte-conteneurs de Vancouver et les grèves des employés de chemins de fer de catégorie 1 au début de 2007, ont perturbé les activités. Des témoins ont dit au Comité que ces deux interruptions de travail ont eu de graves répercussions sur le rendement de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, en particulier sur la côte ouest, et sur la réputation du Canada outremer. Les témoins qui ont fait des commentaires sur le sujet considéraient que le gouvernement fédéral n'avait pas réagi de façon opportune et suffisante pour mettre fin aux interruptions de travail qu'a connues le système de transport et qu'il fallait absolument stabiliser la main-d'œuvre pour restaurer la fiabilité du Canada.

Sous ce rapport, un témoin a cité l'Australie en exemple. Les pratiques de travail ont commencé à changer dans ce pays dans les années 1990, lorsque le gouvernement fédéral a entrepris des réformes générales en vue de moderniser la main-d'œuvre. Ces réformes visaient au départ à réduire la redondance au niveau de la main-d'œuvre. Dans les ports, on a cessé graduellement de faire appel à des bureaux de placement et on s'est mis à embaucher des employés salariés. Le témoin a souligné que l'abandon d'une culture de temps supplémentaire et le recours à une main-d'œuvre salariée composée d'employés à temps plein et à temps partiel assurant une permanence au travail ont donné des résultats bien supérieurs à nos pratiques désuètes d'embauche et de placement. Le gouvernement, les employeurs et les travailleurs en Australie ont tout simplement pris conscience du fait que les vieilles pratiques avaient fait leur temps, qu'elles étaient devenues trop onéreuses et qu'elles plaçaient l'Australie dans une position défavorable par rapport à la concurrence.

La pénurie de main-d'œuvre et les interruptions de travail constituent un grave problème. Il faut, d'une part, se mobiliser afin de recruter et de conserver une main-d'œuvre qualifiée et, d'autre part, veiller à limiter au strict minimum les interruptions de travail pour faire mentir la réputation négative que l'on a faite à l'étranger au système de transport de conteneurs canadien. On aura besoin du leadership et de la créativité du gouvernement fédéral pour mener à bien cette initiative et le Comité pense que ce dernier pourrait s'inspirer de l'expérience australienne.



Par conséquent, le Comité recommande :

17. Que le gouvernement engage plus de ressources afin de recruter plus de travailleurs dans le secteur des transports.
18. Que le gouvernement rende admissibles à l'assurance-emploi, alors même qu'ils sont à l'école, les apprentis dans le secteur des transports.
19. Que le gouvernement finance des programmes de formation, dont l'acquisition de technologies appropriées, pour faire en sorte qu'il y ait suffisamment de main-d'œuvre qualifiée pour répondre à la demande dans l'industrie du transport par conteneur.
20. Que le gouvernement prenne l'initiative en établissant un nouveau régime de travail dans les ports du Canada et qu'il prenne exemple sur la structure du travail dans les ports australiens.
21. Que des représentants des employés fassent partie des missions commerciales des ports afin de démontrer aux clients actuels ou en puissance que la main-d'œuvre est une partie intégrante de l'organisation du port et que toutes les parties cherchent ensemble à assurer un travail harmonieux et l'efficience des opérations portuaires.

## K. POLITIQUES ET PROGRAMMES FÉDÉRAUX EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERMODAL

Plusieurs témoins ont fait part au comité de leur point de vue sur les politiques et les programmes fédéraux en matière de transport intermodal. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur les dépenses d'infrastructures engagées par le gouvernement fédéral, sur la politique en matière de transport en général et sur quelques-unes des conséquences des politiques et des programmes fédéraux pour les habitants des collectivités portuaires et pour d'autres industries.

### 1. Programmes fédéraux d'infrastructure

*« Les transports ne devraient pas être considérés par le gouvernement comme n'étant qu'une autre source industrielle de recettes fiscales. Aux États-Unis, par exemple, le transport est considéré comme essentiel à la concurrence commerciale et, partant, il est dans l'intérêt national de l'améliorer. »*

*David Colledge  
Colledge Transportation Consulting, Inc.*

Le Comité a appris que des investissements massifs dans l'infrastructure du transport pourraient doter l'économie canadienne d'une nouvelle structure, laquelle transformera notre façon de produire et déterminera avec qui nous voulons faire du commerce. D'après les témoins, il serait logique, dans certaines situations, que le gouvernement fédéral investisse davantage dans le système de transport des conteneurs, notamment dans les cas où l'investissement procure des avantages directs à la population, comme la réduction de l'engorgement des routes ou l'amélioration de la qualité de l'air, ou lorsqu'un projet comporte trop de risques ou nécessite des retombées trop rapidement pour le secteur privé.

Des témoins ont dit au Comité que le Canada s'est engagé, dans son budget de 2006, à investir 16,5 milliards de dollars dans les infrastructures et que le dernier budget fédéral semblait reconnaître l'importance d'engager rapidement des dépenses publiques dans l'infrastructure intermodale. Des programmes d'infrastructure récents, comme l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, affectent des fonds fédéraux à l'infrastructure intermodale, finançant notamment des améliorations routières et des projets de construction de passages à niveau. Même si les projets entrepris dans le cadre de l'Initiative de la Porte et

du Corridor de l'Asie-Pacifique dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique, semblent avoir l'appui des intervenants, ceux-ci considèrent qu'il faudrait en faire plus et évoquent le peu d'empressement à mettre les projets en œuvre.

En ce qui a trait aux investissements fédéraux dans le système de transport des conteneurs, les témoins ont fait de nombreuses suggestions. Quelques-uns estiment que le gouvernement fédéral devrait consacrer plus d'argent aux infrastructures, tandis que d'autres ont fait des recommandations plus précises. Par exemple, il a été recommandé que le gouvernement fédéral investisse plutôt dans les améliorations routières et l'aménagement de sauts-de-mouton, en particulier aux principaux goulots d'étranglement, étant donné que les investissements du secteur privé dans l'infrastructure des terminaux portuaires sont suffisants actuellement. Des témoins ont également fait valoir que le gouvernement fédéral devrait fournir un financement à long terme au transport en commun dans les régions métropolitaines, comme le projet de train léger Evergreen Line à Vancouver, afin de régler les problèmes causés par la saturation du réseau routier urbain. D'autres témoins étaient d'avis que le gouvernement devrait créer un fonds spécial pour les ports, malgré l'article 25 de *Loi maritime du Canada*, qui interdit généralement au gouvernement fédéral d'investir dans les ports. Pour finir, il a été recommandé que l'investissement public soit calculé au moyen de critères d'investissement clairs, à l'appui d'autres objectifs gouvernementaux, comme la sûreté, la sécurité et l'environnement.

Par ailleurs, des témoins ont reconnu le rôle du secteur privé dans le développement d'un système de transport du fret conteneurisé plus efficace. Quelques-uns d'entre eux ont fait remarquer que le gouvernement fédéral devrait se donner pour objectif stratégique d'éliminer les obstacles aux investissements privés dans le système de transport. Les politiques fédérales devraient idéalement favoriser des investissements privés opportuns dans l'infrastructure des transports et la technologie visant à développer la capacité du système. Des témoins ont fait valoir que, si le gouvernement fédéral offrait un plus grand nombre de possibilités de partenariats public-privé, le secteur privé serait sans doute plus disposé à participer aux investissements. Le Comité a appris que le gouvernement fédéral pourrait également diminuer les risques auxquels s'exposent les investisseurs privés en finançant le travail d'analyse des prévisions, une mesure qui a joué le rôle de catalyseur du développement du port de Prince Rupert par des promoteurs privés.

Le Comité reconnaît que des fonds du fédéral ont servi à l'aménagement d'infrastructures dans les ports et dans le système de transport par conteneur et que, sans ces investissements, certains projets n'auraient peut-être jamais vu le jour. Il trouve aussi que l'on a raison de dire que, de façon générale, le secteur privé devrait être le principal maître d'œuvre du développement de l'infrastructure, puisqu'il n'y a tout simplement pas suffisamment de fonds disponibles du fédéral pour financer tous les projets d'infrastructure liés au transport du fret conteneurisé. Le Comité pense que le gouvernement fédéral devrait se donner pour objectif stratégique d'aplanir tous les obstacles pouvant gêner les investissements de la part du secteur privé, tels que les politiques fiscales et d'amortissement en vue de l'acquisition de nouveaux équipements et technologies.



Rappelons qu'en juillet 2007, le gouvernement fédéral a annoncé un nouveau plan d'infrastructure d'une durée de sept ans, pourvu d'un budget de 33 milliards de dollars. Le Fonds Chantiers Canada servira à investir dans les projets d'infrastructure provinciaux, territoriaux et municipaux destinés à accroître le commerce, à faciliter le mouvement des personnes et des marchandises et à favoriser la croissance économique. L'aménagement de points de passage et de postes frontaliers et la construction d'autoroutes et d'infrastructures de transport maritime à courte distance sont des exemples de projets admissibles. Tous les projets sollicitant des contributions fédérales de 50 millions de dollars ou plus seront tenus d'évaluer et d'envisager la viabilité d'une option axée sur les partenariats public-privé. Le Comité estime que ce Fonds pourrait servir à corriger les carences perçues par les témoins dans le financement consacré par le fédéral à l'infrastructure du transport par conteneur.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 22. Que le gouvernement, par l'entremise de son Fonds Chantiers Canada, finance des projets de terminaux portuaires, intérieurs et de porte d'entrée, requis en prévision de la croissance future de l'industrie du transport par conteneur.**

## 2. Politique en matière de transport

*« Transports Canada et le gouvernement du Canada devraient insister sur le fait que les transports constituent un secteur stratégique pour le Canada. »*

*Teodor Gabriel Crainic, directeur, Intelligent Transportation Systems Laboratory*

L'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a dit au Comité que le gouvernement fédéral a l'intention d'entreprendre des projets de transport susceptibles de donner au Canada un avantage concurrentiel par rapport aux États-Unis. À cette fin, Transports Canada a décidé de concentrer ses investissements futurs aux principaux points de connexion intermodaux. Transports Canada a expliqué que, pour y arriver, le Canada a besoin d'un cadre stratégique qui augmentera l'efficacité et la compétitivité de l'ensemble du système de transport des conteneurs et mettra en évidence l'occurrence des goulots d'étranglement, des embouteillages et d'autres retards. Le Comité a appris que l'ensemble des Canadiens profiterait d'une politique de ce genre, qui diminuerait le coût du transport si le Canada augmentait le nombre de conteneurs au moyen de son

système intermodal, en répartissant entre un plus grand nombre de clients les coûts fixes du transport des conteneurs.

Selon les représentants du ministère, la planification intégrée des transports est un aspect clé des solutions à long terme que devra appliquer le Canada pour maintenir sa capacité concurrentielle et faire une incursion dans la force économique intégrée qu'est devenue l'Asie. Pour appuyer sa planification, Transports Canada a réalisé et continue de réaliser des études afin de comprendre les questions liées à la demande et à l'offre de conteneurs. Néanmoins, les représentants de Transports Canada ont dit au Comité que le ministère avait besoin de comprendre davantage la façon dont se prennent les décisions le long de la chaîne d'approvisionnement et de déterminer quels sont les goulots d'étranglement qui empêchent le flux efficace des conteneurs.

Contrairement aux représentants de Transports Canada, d'autres témoins ont mentionné qu'ils avaient l'impression que la politique fédérale en matière de transport n'a pas reçu tout le soutien à la recherche qu'elle méritait. Un témoin a fait remarquer que le transport n'était pas l'un des secteurs stratégiques du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie et que les universités canadiennes qui étudient les questions liées au transport ont reçu tout juste ce qu'il leur fallait pour financer la recherche fondamentale. Le Comité a appris que, dans les années 1980, Transports Canada a délaissé en grande partie son programme de recherche universitaire et qu'il n'administre actuellement aucun programme national de recherche sur les transports.

Il a été recommandé que le gouvernement fédéral reconnaisse à nouveau l'importance du transport en tant que secteur stratégique au moyen d'un programme de recherche portant précisément sur les politiques et les enjeux nationaux. Le programme devrait se pencher sur des thèmes de recherche clairement établis, être bien structuré et recevoir un niveau de financement adéquat, attribué au moyen d'un processus non bureaucratique. Le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie pourrait être chargé de la gestion d'un tel programme, grâce auquel on produirait des prévisions fiables et détaillées de la demande et de la capacité, afin de confirmer l'importance et l'urgence des problèmes liés à la capacité des conteneurs et de déterminer le moment où ils surgiront. Le gouvernement fédéral devrait à tout le moins trouver une façon de partager l'information et de la mettre à la disposition des différents intervenants.

La plupart des témoins à s'être prononcés sur la politique canadienne en matière de transport ont souligné son absence. Un représentant de l'industrie du transport routier a remis en question la capacité de Transports Canada pour ce qui est d'élaborer une politique globale exhaustive en matière de transport, étant donné que ce ministère a, à la fin des années 1980, confié aux provinces la responsabilité réglementaire dans le domaine du camionnage. Plusieurs témoins ont recommandé que le Canada instaure une politique nationale qui mettra le commerce et le transport au premier rang de ses priorités économiques et qui suivra le rendement du système de transport. On a fait valoir qu'une politique du genre est légitime étant donné que la santé économique du secteur des

transports aidera à financer d'autres priorités nationales, comme les programmes de soins de santé et d'éducation et les programmes sociaux.

Étant donné que Transports Canada a travaillé à l'élaboration d'un cadre stratégique national s'appliquant aux portes d'entrée et aux voies de transport, un certain nombre de témoins ont parlé précisément de la politique sur les portes d'entrée. Il a été recommandé que la stratégie nationale canadienne sur les portes d'entrée s'applique à l'ensemble du Canada et qu'elle soit assortie d'un mécanisme de gouvernance qui rassemblera les acteurs du secteur des transports de tout le pays, ainsi que tous les ordres de gouvernement et le secteur privé. Cette stratégie devra en outre tirer avantage de l'évolution des marchés mondiaux et des systèmes de production et prévoir des ressources humaines (tant sur le plan des compétences que de la disponibilité de la main-d'œuvre) suffisantes pour assurer l'efficacité du système. Il a été également recommandé que la politique sur les portes d'entrée contribue à l'efficacité du réseau de transport et comprenne la planification à long terme de l'aménagement du territoire en vue d'accueillir des gares de triage intermodales et d'autres installations destinées au transport des marchandises, grosses et bruyantes, mais essentielles au développement du système de transport. Certains témoins ont demandé précisément que le gouvernement fédéral intervienne pour régler le problème d'empiétement sur les voies de transport et les terrains occupés par les ports. Pour finir, des témoins ont fait valoir que le rôle du gouvernement fédéral à l'égard de la politique sur les portes d'entrée devrait consister à régler les problèmes propres à chaque région tout en gardant à l'esprit les intérêts globaux et à long terme du Canada.

Les représentants de la Nouvelle-Écosse ont pressé le gouvernement fédéral de reconnaître les implications nationales du rôle joué par la province dans la chaîne d'approvisionnement mondiale et dans la compétitivité commerciale du Canada. Le Comité a appris que, s'il veut être concurrentiel sur les marchés mondiaux, le Canada a besoin d'une porte d'entrée sur chacune de ses côtes pour faire du commerce avec l'Asie. Le gouvernement fédéral pourrait participer, dit-on, au développement de la porte d'entrée de l'Atlantique en en faisant la promotion ailleurs dans le monde, en appuyant la formation, la recherche et le développement pour faire en sorte que les ports soient le plus efficaces possible et en contribuant au développement de l'infrastructure de manière à répondre aux besoins prévus au chapitre de la croissance du trafic.

Par ailleurs, plusieurs témoins considèrent que le gouvernement fédéral tarde à mettre en place une réforme réglementaire et législative et que le climat d'incertitude législative qui règne dans le secteur des transports paralyse les décisions d'investissement. Les témoins ont fait valoir que, même s'il est peu probable que les intervenants de l'industrie soient un jour pleinement satisfaits du régime de réglementation, on doit s'assurer qu'ils connaissent bien les règles, qu'ils sont capables de les appliquer et de prendre des décisions en conséquence. Un certain nombre de témoins ont préconisé que les recommandations en suspens visant à modifier la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi maritime du Canada* soient appliquées sans délai. Comme dans les sections précédentes, différents témoins ont recommandé que le gouvernement fédéral harmonise le contexte réglementaire canadien relatif aux conteneurs



avec celui des États-Unis et qu'il soit plus attentif aux interruptions de travail éventuelles. Comme il a en été question à la section portant sur les services ferroviaires, les témoins ne s'entendaient pas tous sur la façon d'obliger à rendre compte les différents intervenants de la chaîne d'approvisionnement du transport des conteneurs, les uns recommandant des mesures incitatives et les autres, des mesures réglementaires.

Le Comité a été étonné de constater que, pour bien des témoins, il n'existe pas de politique nationale en matière de transports et on ne consacre pas suffisamment de fonds à la recherche en vue de se doter d'une telle politique. Des témoins ont fait observer que les transports ne constituaient pas un des secteurs stratégiques du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie et que les universités canadiennes s'intéressant aux transports recevaient un appui financier à peine suffisant pour financer la recherche fondamentale. Le Comité est d'avis qu'une politique fédérale claire en matière de transports et de commerce rendrait le système de transport par conteneur plus efficace et plus concurrentiel.

Par conséquent, le Comité recommande :

**23. Que le gouvernement rappelle encore une fois que le transport est un domaine stratégique pour le Canada en créant un programme de recherche axé sur les politiques et les enjeux nationaux dans ce domaine.**

Des témoins ont parlé de la nécessité d'une politique nationale concernant les portes d'entrée assortie d'un mécanisme de gouvernance faisant intervenir tous les acteurs du secteur des transports au pays, de même que tous les paliers de gouvernement et le secteur privé. Le rôle du gouvernement, aux termes de cette politique, serait de régler les problèmes propres à chaque région tout en gardant à l'esprit les intérêts globaux et à long terme du Canada. Le Comité trouve cette approche intéressante et il aura d'autres commentaires à exprimer à ce sujet dans la section suivante sur les communications avec les différents intervenants.

### 3. Les relations entre l'industrie, le gouvernement et les autres intervenants

*« Nous allons devoir faire preuve de leadership pour modifier l'approche traditionnelle selon laquelle les différents fournisseurs de services ne s'intéressent qu'aux problèmes qui les concernent directement. »*

*Bob Wilds, directeur général, délégué  
Greater Vancouver Gateway Council*

Le Comité a appris que le système de transport des marchandises conteneurisées au Canada se compose d'une myriade de fournisseurs d'infrastructures provenant des secteurs public et privé et de services assurés par l'entreprise privée, lesquels sont pris par les gouvernements fédéral et provinciaux. Pour cette raison, la plupart des témoins ont souligné la grande importance que jouent la coordination et la communication entre tous les acteurs du système. Selon les témoins, les propriétaires des infrastructures de transport devraient, avant d'engager des investissements supplémentaires, s'assurer que la demande justifie ces investissements et que les autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement feront eux aussi les investissements nécessaires.

Les témoignages entendus donnent à penser que les relations bilatérales entre les intervenants du système de transport des conteneurs manquent de cohérence et que les communications multilatérales, y compris les communications avec le gouvernement, sont pratiquement inexistantes. Par exemple, certains témoins ont déclaré entretenir une bonne relation avec le gouvernement fédéral ou avec un segment voisin de la chaîne d'approvisionnement, alors que d'autres ont expliqué que leurs rapports avec un autre fournisseur de services au sein du système de transport étaient problématiques ou qu'ils avaient l'impression que la politique fédérale faisait fi de leur point de vue. En ce qui concerne la collaboration multilatérale, le Comité a appris que très peu d'organismes gouvernementaux ont offert aux modes de transport une tribune où l'un et l'autre pourraient discuter des questions relatives au transport intermodal. Dans les faits, les modes de transport ont tendance à discuter chacun de leur côté avec les organismes gouvernementaux et les organismes, à prendre des décisions sans se consulter. Les représentants de Transports Canada ont informé le Comité que leur ministère avait organisé un forum auquel étaient invités les principaux fournisseurs de services de transport et représentants des groupes de produits, de la vente au détail et du transport des marchandises, ainsi que les provinces de l'Ouest. Le forum, qui a eu lieu au cours de l'automne 2005, a été le théâtre de discussions sur les prévisions et les attentes relatives au transport des conteneurs. Les représentants de Transports Canada ont également mentionné que le ministère avait l'intention d'organiser périodiquement des rencontres du genre.

Le Comité a appris qu'une initiative du secteur privé, les conseils des portes d'entrée, a énormément amélioré la communication, la coordination et la planification entre les différents intervenants de l'industrie. Les conseils des portes d'entrée fournissent aux principaux intervenants régionaux et au gouvernement une tribune où ils peuvent s'attaquer ensemble aux problèmes de transport et établir une politique concernant les différents modes de transport. Par exemple, le Greater Vancouver Gateway Council a mis au point un imposant système de transport commercial au Lower Mainland, dans le but de soulager les énormes problèmes de circulation et de congestion causés par l'insuffisance des investissements dans l'infrastructure par chacun des ordres de gouvernement. Il y a trois conseils du genre au Canada – à Montréal, Halifax et dans le sud de l'Ontario. Toutefois, le Greater Vancouver Gateway Council en est le prototype et le Comité a appris que le consensus établi depuis 10 ans à Vancouver a permis aux gouvernements de répondre

relativement rapidement et dans un esprit de collaboration aux besoins de la porte d'entrée du Pacifique. En ce moment, Transports Canada collabore, avec d'autres acteurs de l'Atlantique et du Centre du Canada, à l'élaboration des stratégies en matière de porte d'entrée de ces derniers.

On a fait valoir au Comité que la communication entre les ports, les chemins de fer et les gouvernements fédéral et provinciaux devrait être plus stratégique. Les propriétaires des infrastructures de transport des conteneurs doivent savoir à quel moment les investissements dans l'infrastructure adjacente seront effectués avant de planifier leurs propres investissements. La communication avec le gouvernement provincial est essentielle à la mise en place d'un réseau routier adéquat, qui desservira la nouvelle infrastructure intermodale. Pour ce qui est de l'échelon fédéral, quelques témoins ont recommandé que le gouvernement organise régulièrement un forum auquel seront invités les clients et les utilisateurs du système de transport dans le but d'analyser les prévisions relatives à la croissance du trafic des conteneurs et d'autres questions touchant le système de transport.

Le Comité s'inquiète des communications irrégulières entre les différents intervenants dans le domaine du transport par conteneur et du manque apparent de communication avec le gouvernement. La communication et la coordination entre tous les acteurs sont pour lui deux choses absolument essentielles si on veut assurer un réseau de transport harmonieux, et à défaut de quoi chaque intervenant fonctionne comme un élément séparé au sein d'un tout et ne peut donner ainsi sa pleine mesure. Tel qu'il était souligné dans l'introduction, le transport par conteneur a été érigé en système qui, pour fonctionner à son mieux, nécessite une communication active et une bonne résolution de problèmes entre tous les participants. Le système est trop fragile pour que ses diverses composantes fonctionnent indépendamment les unes des autres.

Comme il en a été question dans la section précédente à propos du mécanisme national de gouvernance, le Comité estime qu'une stratégie nationale s'inspirant du modèle de porte d'entrée pourrait être la meilleure solution à ces problèmes. Des témoins ont expliqué que les conseils des portes d'entrée ont beaucoup amélioré la communication et la coordination entre les différents acteurs de l'industrie. Le Comité s'attend à ce que la stratégie nationale en question soit élaborée à l'échelle nationale, en grande partie par les intervenants du secteur privé dans l'industrie du transport du fret conteneurisé, et qu'elle s'accompagne d'un mécanisme national de gouvernance réunissant les intervenants et les instances gouvernementales de partout au pays. Le Comité préconise la création d'un conseil national de porte d'entrée qui assurerait l'efficacité de tout le réseau de transport et en ferait la promotion dans le monde entier. Tel qu'il était indiqué précédemment, le rôle du gouvernement fédéral consisterait à régler les problèmes propres à chaque région tout en gardant à l'esprit les intérêts globaux et à long terme du Canada.



Par conséquent, le Comité recommande :

24. Que le gouvernement aide les intervenants dans le domaine du transport du fret conteneurisé à mettre sur pied un conseil national de porte d'entrée indépendant réunissant des représentants de tous les acteurs de cette industrie et de tous les gouvernements au pays, afin d'améliorer les communications, de rendre le système plus efficient et de promouvoir ailleurs dans le monde le système canadien de transport de fret conteneurisé.
25. Que le ministre des transports surveille la mise en pratique des recommandations contenues dans le présent rapport et, que dans un délai d'un an à compter du dépôt du présent rapport, il informe le Parlement des progrès accomplis sous ce rapport.

#### 4. Les répercussions locales de la politique fédérale

*« Il y a des conséquences pour les collectivités qui accueillent l'industrie dans la mesure où leur point de vue n'est pas pleinement envisagé et pris en considération. »*

*Lois Jackson, mairesse  
Municipalité de Delta*

Le Comité a appris que l'existence d'une infrastructure de transport intermodal importante, comme un port de transbordement, comporte à la fois des coûts et des avantages pour la collectivité où elle se trouve. Pour les collectivités, le trafic conteneurisé est profitable, car le secteur des transports offre des emplois bien rémunérés. En revanche, les coûts que doivent assumer les collectivités sont liés à la congestion, la diminution de la qualité de vie dans les zones résidentielles, l'augmentation des coûts associés à l'entretien des routes et aux services de police, ainsi que la perte de recettes fiscales qu'auraient pu générer des terrains situés sur le territoire de la collectivité.

Un témoin a expliqué au Comité que les principaux avantages économiques découlant d'une importante infrastructure intermodale fédérale ne sont pas partagés équitablement entre les collectivités avoisinantes. Cela s'explique par le fait que les régimes fiscaux fédéral, provinciaux et municipaux du Canada rétribuent les paliers de gouvernement supérieurs lorsque le trafic de conteneurs augmente, mais pas les municipalités où se trouvent les

infrastructures. Les recettes fiscales locales n'augmentent pas lorsque le trafic intermodal augmente, comme c'est le cas de l'impôt sur le revenu et des taxes de vente provinciaux et fédéraux. Par contre, ces recettes risquent de chuter si la croissance du trafic intermodal a un impact négatif sur la valeur des immeubles résidentiels. En réalité, lorsque les recettes fiscales foncières sont insuffisantes, les municipalités sont parfois forcées de hausser les taux d'impôt foncier s'appliquant aux entreprises, ce qui nuit au développement du trafic intermodal. Aux États-Unis, les municipalités profitent directement des retombées économiques de leur infrastructure portuaire locale et n'ont pas à se tourner vers les taxes foncières pour augmenter leur revenu.

À titre d'exemple, la municipalité de Delta, dans la région de Vancouver, estime que les coûts associés au trafic intermodal sont plus élevés que les avantages qu'elle en retire. La municipalité s'inquiète du fait que des terres agricoles à fort rendement sont utilisées pour entreposer des conteneurs, une pratique aberrante pour plusieurs habitants du Lower Mainland, en plus d'être une source de pollution visuelle. La manutention des conteneurs à Deltaport augmente considérablement le trafic ferroviaire et la circulation routière, soulevant au sein de la collectivité des préoccupations sur le plan de la sécurité, et les trains qui traversent la municipalité de Delta peuvent bloquer le mouvement des véhicules d'urgence aux passages à niveau. Le gouvernement fédéral s'attend à ce que les collectivités assument 25 p. 100 des coûts liés à la construction des viaducs et des sauts-de-mouton, sauf que l'impôt foncier perçu n'est pas suffisant. Le Comité a aussi appris que la surveillance dans les ports et la question des matières dangereuses représentent des pressions supplémentaires sur les finances de la collectivité, ce qui a soulevé la question du financement des services portuaires dans les ports nationaux, lesquels sont payés actuellement à même l'assiette fiscale municipale.

Les témoins qui étaient sensibles aux préoccupations des résidents des régions où le transport intermodal est intense ont fait de nombreuses suggestions au gouvernement fédéral afin d'atteindre un meilleur équilibre entre les coûts et les avantages du trafic intermodal pour la collectivité locale. Plus précisément, ils ont suggéré que le gouvernement fédéral :

- investisse davantage dans les sauts-de-mouton aux passages à niveau (il en a été question dans une section précédente);
- dédommage les municipalités pour la perte de recettes d'impôts fonciers causée par les terrains réservés à des fins industrielles (au lieu de les obliger à faire du développement immobilier sur les terrains qui offrent les recettes fiscales les plus élevées, p. ex. copropriétés au bord de l'eau, ce qui n'empêche pas l'utilisation des terrains à des fins industrielles);
- fournisse des fonds supplémentaires pour les voies de transport municipales qui dépendent des échanges commerciaux et pour le transport en commun afin d'en

réduire la congestion;

- accorde aux administrations municipales une plus grande part des recettes fiscales (p. ex., taxe sur les carburants);
- élabore une formule permettant de faire profiter de la croissance économique les centres urbains sur lesquels la croissance des activités commerciales et de la porte d'entrée a des répercussions importantes.

Par ailleurs, il a été recommandé que le gouvernement fédéral essaie de modifier la perception qu'ont les collectivités locales du commerce de marchandises conteneurisées en mesurant et en faisant connaître les avantages à l'échelle locale des activités commerciales. Le gouvernement fédéral pourrait également encourager les industries secondaires à profiter des possibilités qu'offrent les nouvelles infrastructures de transport, multipliant ainsi les avantages de l'infrastructure intermodale. Un témoin a fait valoir que, si le gouvernement améliorait la communication avec les municipalités pour la planification à long terme de l'infrastructure, les collectivités comprendraient mieux toute la portée du programme d'infrastructure et seraient en mesure de mieux planifier.

Le Comité est sensible aux inquiétudes exprimées par les collectivités locales à propos de certains désavantages associés au trafic conteneurisé. Il croit cependant qu'une meilleure communication entre les acteurs de l'industrie et les collectivités touchées serait de nature à les apaiser. Précisons également que, dans certains cas, les projets en question relèvent de la compétence des provinces ou des municipalités (par exemple, la construction d'une route menant à un port). Il n'en demeure pas moins que les petites localités seraient plus rassurées qu'elles ne le sont actuellement si la communication était meilleure.

## 5. Questions relatives aux politiques horizontales

*« [Il y a un] réel besoin de faire converger les visions du secteur agricole et de l'industrie du transport au pays. »*

*Greg Cherewyk  
Directeur du développement du marché  
Pulse Canada*

Les représentants du secteur agricole estiment que la politique de transport est en contradiction avec la politique agricole du Canada. Si la seconde est axée sur la différenciation des produits et la création d'une valeur ajoutée au pays, la première ne semble



pas avoir les mêmes objectifs. Aucune mesure incitative n'encourage les propriétaires de conteneurs à laisser les producteurs charger et plomber leurs produits au point d'origine. Les producteurs sont donc confrontés à une pénurie de conteneurs et doivent accepter des temps de transit prolongés, les empêchant de livrer leurs marchandises à temps conformément aux engagements contractuels pris avec leurs clients à l'étranger. Le Comité a appris qu'à moins que le gouvernement fédéral ne corrige l'incohérence de sa politique, la viabilité et la compétitivité du secteur des légumineuses à grains et des cultures spéciales seront menacées.

La politique sur la taxe d'accise appliquée aux activités dans la « zone franche » canadienne, devenue une loi en 2001, est un autre secteur de politique qui a une incidence sur la compétitivité du transport intermodal. Le Programme de centre de distribution des exportations du Canada (l'équivalent canadien du concept de zone franche) ne crée pas de débouchés ni d'emplois. En outre, le programme serait si restrictif, si lourd et si mal diffusé que 30 entreprises seulement y ont participé au cours l'année la plus récente pour laquelle on avait des données. À des fins de comparaison, on signale que, en 2004, quelque 2 300 entreprises ont participé aux programmes de zone franche des États-Unis, lesquels ont permis de manutentionner des marchandises d'une valeur de 225 milliards de dollars américains et d'employer 330 000 personnes. Le succès des terminaux intérieurs à conteneurs qui prévoient, dans leur plan d'activités, des activités à valeur ajoutée pourrait bien dépendre de l'efficacité de la politique canadienne à cet égard.

Le Comité est conscient de ces problèmes et il pense qu'on doit le régler pour que le système de transport du fret conteneurisé prenne de l'expansion au Canada. La pénurie de conteneurs est un problème particulièrement aigu dans les Prairies, surtout dans le secteur des légumineuses à grains et des cultures spéciales, où le nombre de conteneurs disponibles ne suffit pas à la demande. Le Comité l'a reconnu dans une section précédente et a fait une recommandation relative au cabotage dans le but de corriger le problème.

Les zones franches représentent un autre élément important du système de manutention des conteneurs. Le Comité a tenté de corriger les problèmes causés par la politique fiscale applicable aux activités dans ces zones au moyen d'une recommandation dans la section du présent rapport portant sur les terminaux intérieurs.

## CONCLUSIONS

Tout au long de son étude sur les conteneurs, le Comité a été frappé de voir à quel point tous les intervenants dans le système de transport du fret conteneurisé tenaient à ce que l'on trouve des moyens d'améliorer le système. Il a aussi constaté que bon nombre d'entre eux semblaient travailler en vase clos, ce qui entraînait un manque de coordination entre les différents éléments du système. Ce dernier est trop important pour qu'on laisse la situation perdurer. Une meilleure communication améliorerait la planification et la coordination dans toute l'industrie, en plus de régler certains des problèmes soulevés dans ce rapport.

Bien que bon nombre de ces problèmes relèvent de la compétence des provinces ou des localités, le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer. Il peut exercer un leadership à l'échelle nationale et adopter des politiques qui ne nuiront pas à l'essor du transport par conteneur.

La mesure la plus importante que recommande le Comité en ce qui concerne le secteur privé est la création d'un conseil national de porte d'entrée dans lequel seront représentés tous les intervenants de l'industrie et tous les paliers de gouvernement au Canada, afin de saisir et d'exploiter les opportunités qui s'offrent en améliorant les communications, en rendant le système plus efficient et en faisant la promotion ailleurs dans le monde du système canadien de transport de fret conteneurisé. En réussissant cela, le Canada pourrait certainement améliorer sa situation par rapport à la concurrence et accroître sa part de marché pour le fret conteneurisé en Amérique du Nord.

## ANNEXE A : CONTEXTE DE LA CONTENEURISATION

*« Deux éléments ont conduit à l'évolution et à la croissance du secteur des conteneurs. Tout d'abord, il y a eu l'augmentation du commerce mondial résultant de la libéralisation des taux sur le commerce. Le second élément est le perfectionnement de la technologie des conteneurs au cours des 40 dernières années. »*

*Jack W. Kasler, Ph. D.*

Avant l'avènement de la conteneurisation, les pratiques de manutention du fret n'avaient pas évolué depuis plus de 100 ans. La construction de palettes et leur chargement dans la cale des navires constituaient un processus lent qui exigeait beaucoup de main-d'œuvre, et les cargaisons pouvaient facilement être endommagées et volées. L'utilisation d'une « caisse » en acier aux dimensions normalisées (l'équivalent vingt pieds – EVP – étant l'unité de mesure utilisée) pour le transport des marchandises comporte un certain nombre d'avantages. Mais surtout, puisque les conteneurs peuvent être transférés très rapidement du navire au train, et du train au camion (et inversement) (d'où le terme « intermodal »), le délai d'expédition global s'en trouve réduit. Étant donné que la caisse peut être sécuritaire et protéger son contenu, les coûts associés aux vols et aux avaries sont de beaucoup inférieurs lorsqu'il s'agit de fret conteneurisé, comparativement au fret sur palettes. En outre, la fabrication de conteneurs climatisés a permis le transport intermodal de produits thermosensibles.

Le développement de la technologie des conteneurs, les porte-conteneurs en particulier, a été, depuis le développement des prototypes il y a plus de 50 ans, un puissant catalyseur de la croissance des volumes de fret conteneurisé. Par exemple, les économies générées par l'agrandissement de l'échelle des transporteurs de conteneurs ont réduit radicalement le coût de leur transport. Le premier porte-conteneurs transportait moins de 100 caisses, mais, en 2005, le plus gros porte-conteneurs au monde avait une capacité de 8 600 EVP. En septembre 2006, la capacité des porte-conteneurs s'est accrue à nouveau, avec le lancement de l'Emma Maersk, un gros porte-conteneurs ayant une capacité de 11 000 EVP. Selon certains experts, la taille maximale d'un porte-conteneurs sera limitée par la profondeur du détroit de Malacca (entre l'Indonésie et la Malaisie) à environ 18 000 EVP. Étant donné que la capacité des plus gros navires déjà commandés est en service, on prévoit que les lignes de navigation réduiront leurs tarifs encore davantage. Au fil des ans, d'autres technologies ont permis d'améliorer l'efficacité du transport des conteneurs, notamment les progrès de la technologie de l'information, lesquels ont diminué radicalement l'utilisation de documents papier requis pour les expéditions, le développement d'équipement de



manutention plus rapide dans les ports et les terminaux intérieurs et les wagons utilisés pour déplacer les conteneurs empilés. Entre 1970 et 2004, le stock de conteneurs dans le monde et le flux qui transite dans les ports ont augmenté de plus de 4 000 p. 100, c'est-à-dire 10 p. 100 en moyenne par année. Déjà, 50 p. 100 de la valeur du commerce mondial est transportée dans des conteneurs.

Par ailleurs, les investissements effectués par les exploitants de terminaux portuaires, les compagnies de chemin de fer et les entreprises de camionnage ont facilité l'émergence de la conteneurisation et la croissance qu'elle a connue par la suite. Pour être en mesure de charger et de décharger des porte-conteneurs encore plus gros, les terminaux portuaires avaient besoin d'une infrastructure et d'un équipement adéquats pour transférer les conteneurs des navires au train, et des trains aux camions (et inversement), et pour les entreposer. De leur côté, les compagnies de chemin de fer et les entreprises de camionnage avaient besoin de wagons et de châssis porteurs spéciaux pour transporter les conteneurs. En outre, pour acquérir une plus grande part de marché des flux de fret conteneurisé dans ce qui est devenu pour eux des marchés continentaux concurrentiels (ou pour protéger celle qu'ils détiennent déjà), ces acteurs doivent investir dans la technologie de pointe. L'infrastructure routière et le développement des installations des terminaux intérieurs sont du nombre des domaines d'investissements à considérer pour améliorer la gestion de volumes importants de trafic conteneurisé. Au Canada, bien que le gouvernement ait entrepris d'effectuer des investissements ciblés dans le système de transport intermodal, c'est le secteur privé qui a consenti la plus grande part des investissements liés aux conteneurs.

L'environnement politique dans lequel évoluent les différentes composantes du système canadien de transport des conteneurs est constitué d'un ensemble disparate de compétences fédérales, provinciales et municipales. Le gouvernement fédéral réglemente le transport maritime de marchandises, les terminaux portuaires à conteneurs, les principaux chemins de fer et certains aspects des services de camionnage, tandis que la responsabilité du réseau routier et des autres aspects des services de camionnage est du ressort des gouvernements provinciaux. Quant aux administrations municipales, leurs activités de planification urbaine ont une incidence sur le système de transport des conteneurs. La coordination des compétences des trois ordres de gouvernement est difficile, mais nécessaire, car les systèmes de transport canadien, américain et mexicain se font concurrence dans l'intention d'acquérir, dans les cinq à 10 prochaines années, la plus grande part de marché possible du trafic conteneurisé en Amérique du Nord.

## ANNEXE B: NOTIONS ÉLÉMENTAIRES SUR LE TRANSPORT DES CONTENEURS

Au cours des audiences tenues dans le cadre de la présente étude, le Comité a appris comment s'intègrent les différents intervenants du transport des conteneurs dans le système de transport des conteneurs, ainsi que les raisons qui expliquent leurs pratiques. La présente annexe expose les constatations du Comité à cet égard, les pratiques exemplaires utilisées par les terminaux portuaires à conteneurs ailleurs dans le monde, ainsi que la situation des terminaux portuaires à conteneurs en Amérique du Nord. Elle se termine par un sommaire des tendances relatives aux routes maritimes, qui sont susceptibles de déterminer lesquels, parmi les ports de l'Amérique du Nord, seront les plus concurrentiels au chapitre des flux de conteneurs.

### Critères de décision de l'expéditeur

Le Comité a appris que, pour les expéditeurs, c'est la fiabilité du transport des conteneurs qui prime. Selon un témoin, les 1 000 expéditeurs de premier ordre dans le monde recherchent avant tout un service régulier et fiable lorsque vient le temps de choisir un port ou une ligne de navigation. En fait, la fiabilité est si importante pour les grands détaillants que ceux-ci considèrent de plus en plus qu'il vaut la peine de donner plus de flexibilité à leur système de distribution en construisant, à proximité du port, des installations de tri et de réemballage des marchandises conteneurisées. Les expéditeurs qui craignent des problèmes et des retards dans un terminal en particulier décident même parfois de confier le transport de leurs marchandises à plus d'un exploitant afin d'atténuer le « risque inhérent à l'itinéraire ».

Le Comité a également appris que les exportateurs doivent faire un compromis entre le coût du service et le temps de transit lorsqu'ils décident du mode de transport et de l'itinéraire qu'emprunteront les produits et les marchandises conteneurisés pour être acheminés sur le marché nord-américain. Certains expéditeurs, comme ceux qui assurent le transport de marchandises de grande valeur, sont prêts à payer davantage pour raccourcir le temps de transit. Par exemple, les conteneurs chargés de marchandises de grande valeur exigeant un transport rapide en provenance d'Europe et à destination de Chicago peuvent être déchargées à Halifax pour être acheminées par chemin de fer à Chicago, au lieu de poursuivre leur route par bateau jusqu'à Montréal, car cet itinéraire, quoique plus coûteux, est plus rapide.

## Économie des transporteurs ferroviaires et maritimes

Les transporteurs de conteneurs cherchent avant tout à optimiser l'utilisation de leurs actifs, ainsi que les recettes qu'ils peuvent en tirer. À cette fin, les lignes de navigation et les chemins de fer tentent tous les deux de configurer leurs réseaux et leurs modèles de service de façon à accroître leur part de rentabilité sur le marché et de minimiser les coûts nécessaires pour desservir ce marché.

Afin de minimiser les coûts du service de transport fourni à leurs clients, les lignes de navigation achètent de plus gros navires et font ainsi des économies d'échelle. En 1998, les porte-conteneurs les plus modernes avaient une capacité de 6 000 EVP. En 2007, les porte-conteneurs pouvant transporter 11 000 EVP — dont la hauteur correspond plus ou moins à celle d'un édifice de 20 étages et la largeur, à 14 étages — ne sont pas rares. Pour optimiser ses actifs, une ligne de navigation peut décider qu'il vaut la peine de dépenser jusqu'à 150 000 dollars de plus par jour en carburant si cela lui permet de rattraper du temps lorsqu'elle croit être en retard. Pour la même raison, les transporteurs maritimes déchargent de plus en plus le contenu de leurs conteneurs à l'installation de transbordement à proximité du port, afin de préparer les conteneurs pour un autre cycle d'importation.

Les chemins de fer, pour leur part, optimisent l'utilisation de leurs actifs en assurant un service origine-destination adapté aux besoins des expéditeurs, tout en évitant les déplacements non rémunérateurs. Pour être efficaces, les chemins de fer emploient ce qu'ils estiment représenter le minimum d'actifs nécessaire et font en sorte que le matériel ferroviaire soit toujours actif et génère toujours des recettes. Les chemins de fer préfèrent les itinéraires directs, car les manœuvres de wagons ralentissent le système et limitent les gains à tirer de leurs actifs. Pour éliminer les coûts associés aux déplacements non rémunérateurs de conteneurs vides, les chemins de fer optent pour un trafic origine-destination équilibré qui évite de déplacer gratuitement des conteneurs vides. Un témoin a dit au Comité que seule la garantie d'un trafic équilibré et soutenu capable de produire des recettes afin de couvrir les frais pourrait inciter les chemins de fer à ajouter des services.

## Efficacité des terminaux maritimes

Les terminaux maritimes constituent le lien entre les transporteurs maritimes et les services de transport de surface. Les terminaux à conteneurs sont payés pour déplacer les conteneurs à l'intérieur et à l'extérieur d'un navire océanique et pour entreposer les conteneurs lorsque la période d'entreposage sans frais est écoulée (surestaries).

Les terminaux attireront les gros porte-conteneurs s'ils sont capables de traiter rapidement les conteneurs, et ainsi permettre aux lignes de navigation de reprendre la mer selon l'horaire prévu. Quelques-uns des plus gros navires peuvent transporter de 8 000 à 10 000 conteneurs, et seuls des terminaux spécialisés peuvent les accueillir. Décharger un



gros porte-conteneurs, gerber (ou autrement manutentionner) les conteneurs de manière efficace, ainsi que coordonner le tout avec les déplacements des conteneurs par voie terrestre subséquents, sont des opérations complexes. Puisqu'il est nuisible aux affaires de menacer la rotation des transporteurs maritimes, une attente d'un ou deux jours à peine au terminal avant de charger ou de décharger un conteneur serait très inhabituelle.

Des témoins ont dit au Comité que la capacité d'un terminal à conteneurs est déterminée en grande partie par la façon dont il est exploité. Pour améliorer le débit du terminal à conteneurs sans avoir à l'agrandir, l'exploitant peut acheter du nouvel équipement qui permet de gerber les uns sur les autres un plus grand nombre de conteneurs et coordonner le ramassage des camions dans ses aires d'entreposage au moyen d'un système de réservation informatisé. Pour gerber les conteneurs sur plusieurs hauteurs, l'exploitant devra peut-être investir dans de la technologie de planification pour s'assurer d'avoir accès aux conteneurs au moment voulu. En outre, le terminal pourra accroître la productivité de son installation en entreposant les conteneurs vides ailleurs qu'au terminal, ou encore, en réduisant le temps d'entreposage sans frais. La capacité d'un terminal dépend également de la rapidité avec laquelle ses partenaires du transport de surface veulent et peuvent déplacer les conteneurs à destination et à partir du terminal.

Pour être concurrentiel, le terminal à conteneurs a besoin d'une infrastructure, d'équipements et de ressources naturelles particuliers. Les portiques portuaires doivent pouvoir travailler rapidement et avoir une hauteur et une largeur suffisantes pour atteindre le pont du navire, tandis que le quai doit s'étendre sur la longueur du navire pour donner accès aux conteneurs. La technologie évolue rapidement et les terminaux doivent investir pour s'adapter à l'augmentation de la taille des navires. Le terminal doit également posséder une grande capacité de stockage pour entreposer les conteneurs à l'arrivée et au départ, disposer de liaisons routières et ferroviaires (idéalement, une infrastructure qui convient au service de conteneurs gerbés) et peut-être aussi avoir accès à des services de transport maritime à courte distance. Pour accueillir de gros navires, la profondeur de l'eau au terminal doit être d'au moins 15 mètres. Mais par-dessus tout, il demeure qu'aujourd'hui, les terminaux ne peuvent espérer être concurrentiels au chapitre du trafic des conteneurs que s'ils respectent les normes de sécurité internationales.

## Pratiques exemplaires des terminaux portuaires à conteneurs internationaux

L'Asie possède six des 10 plus importants terminaux portuaires à conteneurs au monde. Au moins 9 millions d'EVP transitent par Shanghai, Shenzhen, Pushan et Kaohsiung chaque année, alors que les ports de transbordement des conteneurs de

Singapour et de Hong Kong manutentionnent chacun plus de 20 millions d'EVP par année<sup>6</sup>. Il est important de mentionner que, grâce à la technologie de pointe, les pays émergents peuvent se lancer sur ce nouveau terrain et construire des ports flambant neufs utilisant l'équipement le plus moderne. Les pratiques et les méthodes de travail sont un autre aspect qui distingue les ports asiatiques des ports nord-américains. Généralement, les ports les plus productifs de l'Asie fonctionnent tous les jours 24 heures sur 24 et, pour être concurrentiels, les ports de l'Amérique du Nord devront s'adapter à cette réalité.

Des témoins ont mentionné au Comité que certains ports européens sont des installations hautement automatisées et extrêmement efficaces, ouvertes tous les jours, 24 heures sur 24. Les terminaux portuaires à conteneurs de Rotterdam et de Hambourg manutentionnent chacun de 8 à 9 millions d'EVP par année. D'autres pratiques exemplaires utilisées par un terminal portuaire à conteneurs européen méritent d'être soulignées, notamment celles employées par le port d'Amsterdam, qui est équipé de grues profilées en U et garantit le déplacement d'au moins 250 conteneurs par jour.

## Situation des terminaux portuaires à conteneurs en Amérique du Nord

Le Comité a appris que les ports nord-américains devront modifier leurs pratiques au cours des 15 prochaines années, sinon la pénurie de conteneurs, sous l'effet de la demande, deviendra un grave problème. Il y a quelques années à peine, seul un petit nombre de terminaux portuaires à conteneurs aux États-Unis affichait une capacité excédentaire et, selon un témoin, les projets d'expansion de la côte ouest ne suffiront pas à créer la capacité nécessaire pour éliminer la congestion. La congestion, en particulier dans les ports de Los Angeles et de Long Beach, les terminaux portuaires à conteneurs les plus efficaces de l'Amérique du Nord, amène les lignes de navigation à rechercher d'autres voies d'accès au continent. En réponse à cette demande, trois portes d'entrée et corridors intermodaux pouvant accueillir à eux trois 4 millions d'EVP par année sont en train de se développer au Mexique. En raison des attentes dans les terminaux des États-Unis, les portes d'entrée canadiennes profitent déjà des débouchés commerciaux qu'elles offraient. Grâce à la ligne de chemin de fer directe, les ports du Canada sont particulièrement concurrentiels pour ce qui est du transport des marchandises des États-Unis destinées à l'est ou au sud de Chicago. Même si la part de marché canadienne du fret conteneurisé augmente en Amérique du Nord, un témoin a informé le Comité qu'elle ne saurait poursuivre sur sa lancée. Pour être prêt à relever le défi, il faudra investir autant dans la capacité que dans des mesures qui amélioreront l'efficacité du transport intermodal.

---

<sup>6</sup> La comparaison des statistiques sur le débit des ports de transbordement et des ports d'entrée peut être trompeuse. Dans les ports de transbordement, chaque conteneur est compté deux fois et les grues sont plus productives, car elles peuvent rester sur place un jour ou deux. Dans les ports d'entrée, les portiques doivent être relocalisés plus fréquemment, ce qui diminue leur productivité.

Rien, semble-t-il, ne permet d'affirmer que les ports canadiens sont désavantagés de quelque façon que ce soit sur le plan de la compétitivité. Les ports du Canada ont réussi à attirer de nouveaux marchés, ils possèdent des avantages géographiques certains, pour ce qui est de leur emplacement et de la profondeur de l'eau, et ils devraient être en mesure de participer au commerce mondial du transport des conteneurs autant sur la côte ouest que sur la côte est. De plus, les ports canadiens ne cessent d'innover en s'inspirant des pratiques exemplaires utilisées dans d'autres ports et en utilisant des technologies de pointe. Malgré que les ports du Canada soient concurrentiels sur le plan des coûts, des témoins ont dit au Comité que ce n'était pas le cas en ce qui touche leur fiabilité. Un témoin a indiqué que l'incertitude causée par certains événements, comme la situation du camionnage à Vancouver, les barricades érigées par les Autochtones et l'emportement par les eaux des voies ferrées, a nui à la réputation du Canada auprès des compagnies de transport maritime des conteneurs outremer. À moins de prévoir des fonds destinés à son système de transport en vue de soulager les crises et de soutenir la croissance, le Canada continuera d'être perçu par les acteurs du commerce mondial comme une porte d'entrée quelque peu imprévisible et peu fiable. Le Comité a appris que, d'ici cinq ou six ans, le Canada n'aura plus la possibilité de changer la dynamique de la circulation des marchandises et de se placer dans une position concurrentielle en tant que port d'entrée des marchandises en Amérique du Nord.

## Tendances relatives aux routes maritimes

La congestion dans certains des principaux terminaux portuaires à conteneurs, en particulier ceux de Los Angeles et de Long Beach, a modifié les routes de navigation empruntées depuis toujours. Singapour était autrefois le point le plus à l'ouest à partir duquel il était moins coûteux d'emprunter le canal de Suez pour expédier des marchandises jusqu'en Amérique du Nord. Aujourd'hui, ce point s'est déplacé vers l'est, à Hong Kong, en raison de la congestion des ports de la côte ouest. Les lignes de navigation choisissent un itinéraire plus long, car elles savent que le déchargement des navires sera plus rapide sur la côte est.

Deux itinéraires pour le transport des conteneurs sont très utilisés : l'un vers l'ouest, par le canal de Suez, et l'autre vers l'est, en direction de la côte ouest. En ce moment, 78 p. 100 du trafic de l'Asie passe par la côte Ouest de l'Amérique du Nord et seulement 2 p. 100 emprunte le canal de Suez. Pour éviter la congestion des itinéraires de la côte ouest, près de 20 p. 100 du trafic passe par le canal de Panama pour rejoindre la côte est.

À l'heure actuelle, le canal de Panama fonctionne à plein régime et il n'accepte que les navires d'une capacité de charge maximale de 4 500 à 5 000 EVP. L'agrandissement du canal de Panama devrait cependant être terminé en 2015 et les navires pouvant transporter entre 10 000 et 12 000 EVP pourront alors l'emprunter. Dans l'intervalle, on s'attend à ce que la part du trafic de l'Asie transitant par le canal de Suez augmente de manière significative, en partie en raison de la récurrence de la congestion sur la côte ouest attendue au cours des trois prochaines années. Même si le transport par le canal de Suez est plus coûteux, car il faut



employer un plus grand nombre de navires, le Comité a appris qu'il pourrait fournir un service plus fiable aux expéditeurs.

En ce qui a trait aux plus gros porte-conteneurs, les témoins ont dit que la situation économique des porte-conteneurs géants est telle qu'il est peu probable que ceux-ci utilisent le service Asie-Pacifique. La traversée est trop courte et le nombre de ports où il faut s'arrêter pour charger les navires est trop grand et risque de ralentir le navire. Selon les témoins, il serait plus économique pour ces gros navires d'assurer un service intra-européen ou intra-asiatique. Quoi qu'il en soit, des témoins ont affirmé au Comité que l'Amérique du Nord n'accueillerait sans doute pas les plus gros porte-conteneurs, comme l'Emma Maersk, d'une capacité de 11 000 EVP. Cependant, l'apparition des méganavires aura vraisemblablement des répercussions qui se feront sentir dans tous les ports. Lorsque les navires pouvant transporter 12 000 EVP entreront en service, on s'attend à ce que les navires de plus petite taille soient relégués au service nord-américain. Par exemple, le Comité a appris que les ports de Los Angeles et de Long Beach accueilleront probablement des navires d'une capacité de 10 000 EVP, et que Vancouver et Halifax recevront probablement des navires d'une capacité de 8 000 EVP.

## ANNEXE C:

# TERMINAUX PORTUAIRES À CONTENEURS DE LA CÔTE OUEST DU CANADA

La présente annexe donne un aperçu des témoignages entendus par le Comité au sujet des services et de l'infrastructure des ports et du transport de surface propres aux terminaux portuaires à conteneurs de la côte ouest du Canada.

## Services portuaires

Les terminaux portuaires à conteneurs de la côte ouest du Canada, notamment ceux de Vancouver et de Prince Rupert, possèdent des avantages naturels, car ils se situent à proximité de l'Asie et sont des ports en eau profonde. Les ports de Seattle-Tacoma sont les principaux concurrents du port de Vancouver au chapitre du trafic conteneurisé; ce sont des ports de transbordement qui ont accès aux marchés intérieurs, tandis que la plupart des ports de la Californie desservent leur marché local. Le fait que Deltaport, le terminal à conteneurs situé le plus au sud de Vancouver, soit à trois heures de moins des ports de l'Asie que Seattle, représente un avantage considérable. Aujourd'hui, moins de 5 p. 100 des importations canadiennes transitent par Seattle comparativement à 35 p. 100 il y a 14 ans. Le nouveau terminal portuaire à conteneurs de Prince Rupert est encore plus près, à plusieurs heures de moins des ports de l'Asie.

En 2005, les terminaux portuaires à conteneurs de la côte ouest du Canada ont reçu 9 p. 100 (2,1 millions d'EVP) de tout le trafic conteneurisé de la côte ouest de l'Amérique du Nord. En comparaison, les ports du nord-ouest des États-Unis ont manutentionné 3,9 millions d'EVP et ceux de la Californie, 14,2 millions d'EVP. À l'heure actuelle, seulement 7 p. 100 des conteneurs qui arrivent à Vancouver vont aux États-Unis et le reste est expédié vers le Centre et à l'Est du Canada. D'ici 2020, les terminaux portuaires à conteneurs de la côte ouest du Canada, parmi lesquels le nouveau terminal à conteneurs de Prince Rupert, prévoient recevoir entre 5 et 9 millions d'EVP par année, ce qui représente une augmentation appréciable de la part de marché (jusqu'à 17 p. 100). Selon des estimations plus prudentes, ces terminaux portuaires prévoient recevoir 5 millions d'EVP avant 2015, c'est-à-dire un taux de croissance moyen de 10,2 p. 100 par année.

Les investissements effectués pour la construction du nouveau terminal à conteneurs de Prince Rupert contribueront à la création d'un corridor de transport le plus rapide entre le nord de l'Asie et Chicago. Le projet, d'une valeur de 175 millions de dollars, reçoit des investissements de la part des gouvernements fédéral et provincial et du secteur privé. La première phase fera passer la capacité du terminal à entre 400 000 et 500 000 EVP, et la seconde phase, à 1,7 million d'EVP.

Les principaux terminaux à conteneurs de la région de Vancouver ont investi dans leurs installations afin d'en augmenter la capacité. Les terminaux à conteneurs du port de Vancouver utilisent désormais un système de réservation sur Internet qui les aide à atteindre leur objectif de limiter à 20 minutes le temps de livraison ou de ramassage des conteneurs par les camions. Centerm, un des trois terminaux à conteneurs du port de Vancouver, a ajouté 8 000 pieds de rail au terminal, des portiques à conteneurs, des portiques portuaires super post-panamax suffisamment gros pour accommoder des navires d'une capacité de 8 000 EVP. L'exploitant du terminal, Dubai Ports World Inc., offre un nombre limité de jours d'entreposage sans frais afin d'encourager les services de transport de surface à enlever rapidement leurs conteneurs de l'entrepôt. Normalement, le temps de séjour moyen des conteneurs d'importation était inférieur à deux jours. L'exploitant du terminal a également indiqué qu'il a fait récemment un investissement de 150 millions de dollars dans la technologie et qu'il s'apprête à engager 30 millions de dollars supplémentaires, un investissement que ses employés voient d'un bon œil. Grâce à toutes ces mesures, la capacité de Centerm a plus que doublé depuis 2005.

L'exploitant des deux autres terminaux à conteneurs du port de Vancouver, TSI Terminal Systems Inc., a lui aussi adopté des pratiques qui ont amélioré la productivité du terminal. Il a acheté de nouvelles grues super post-panamax, des portiques à conteneurs et de nouveaux systèmes d'exploitation de terminal à Deltaport et à Vanterm. De plus, un nouveau système d'exploitation de terminal garde continuellement la grue en mouvement et améliore la production. Grâce à toutes ces améliorations, le plus gros terminal à conteneurs, Deltaport, a réussi, pendant deux ans, à manutentionner plus de conteneurs que sa capacité devait le lui permettre.

Fraser Surrey Docks est l'autre terminal à conteneurs de la région de Vancouver. Il relève aujourd'hui de la toute nouvelle administration portuaire, créée à la suite de la fusion des ports de Vancouver. Fraser Surrey Docks est situé sur le fleuve Fraser, à 25 kilomètres à l'intérieur des terres. Pendant les périodes de pointe, il a manutentionné 350 000 EVP par année, et l'administration portuaire entend porter la capacité du terminal à 850 000 EVP. Bien qu'on ait l'impression que l'accès à Fraser Surrey Docks est restreint, le terminal fluvial peut dans les faits manutentionner jusqu'à 5 000 EVP environ avec l'aide des marées. L'exploitant du terminal, Fraser Surrey Docks, considère que le fleuve Fraser pourrait contribuer à soulager en partie la congestion systémique, mais comme le secteur du transport maritime utilise des navires encore plus gros, il a été difficile d'augmenter considérablement la capacité de la porte d'entrée. Étant donné que les conteneurs peuvent faire en cinq jours le trajet entre Fraser Surrey Docks et l'est du Canada, les installations à conteneurs du port du fleuve Fraser sont destinées à un marché à créneaux de marchandises de grande valeur exigeant un transport rapide.

Contrairement aux terminaux les plus achalandés dans le monde, aucun des terminaux à conteneurs de Vancouver n'est ouvert 24 heures sur 24. Les exploitants de terminaux et le port ont cependant prolongé les heures de service aux barrières des terminaux les plus occupés afin de réduire la congestion et d'accroître l'efficacité des



camions viennent prendre livraison des conteneurs. Bien que la population locale s'y oppose, le port de Vancouver prévoit augmenter les heures quotidiennes de service aux barrières à raison de deux heures par année, pendant les quatre prochaines années, jusqu'à ce que les terminaux soient accessibles aux camions 18 heures par jour.

L'Administration portuaire de Vancouver fait activement de la prospection de clientèle. Elle a ouvert en 1994 un bureau à Beijing et, tout récemment, un autre à Chicago, dans le but de pénétrer le marché du Midwest américain. Si l'on se fie aux commentaires des gérants de terminal et des expéditeurs, le plus difficile pour les ports de Vancouver, ce n'est pas d'attirer un plus grand nombre d'expéditeurs, mais de desservir tous ceux qui s'y présentent.

## Services de transport de surface

Les importateurs et les exportateurs de conteneurs dont les expéditions passent par les terminaux de Vancouver dépendent énormément des services ferroviaires, parmi lesquels les trois chemins de fer de catégorie 1. Près de 65 p. 100 des conteneurs destinés à l'exportation arrivent à Vancouver par chemin de fer et le reste, par camion. De plus, les denrées d'exportation qui arrivent par camion au terminal ont été transbordées d'un train ou d'un camion et elles ont pratiquement toutes été produites à l'extérieur de Vancouver. Plus de 95 p. 100 des conteneurs d'importation totaux quittent la région par chemin de fer, quelques-uns d'entre eux ayant été d'abord transportés par camion vers les installations de transbordement. Soixante-trois pour cent des conteneurs du port de Vancouver circulent en Ontario et au Québec par chemin de fer, et 35 p. 100 sont acheminés par camion vers le marché local. En 2006, 6 p. 100 des conteneurs du port de Vancouver sont passés directement aux États-Unis, mais on ignore combien de conteneurs ont été par la suite acheminés aux États-Unis à partir d'un terminal intérieur à conteneurs.

## ANNEXE D: TERMINAUX PORTUAIRES À CONTENEURS DU CENTRE DU CANADA

La présente annexe donne un aperçu des témoignages entendus par le Comité au sujet des services et de l'infrastructure des ports et du transport de surface propres aux terminaux portuaires à conteneurs du port de Montréal, le principal port du Centre du Canada.

### Services portuaires

Le port de Montréal se trouve à 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, entre les marchés nord-européens, méditerranéens et américains. Il s'agit d'un port terminus où les porte-conteneurs sont chargés et déchargés complètement à l'année longue. Montréal fait concurrence à New York/New Jersey et Hampton Roads/Norfolk pour ce qui est du trafic conteneurisé dans la région de l'Atlantique Nord. Dans une moindre mesure, le port de Montréal fait également concurrence au port d'Halifax au chapitre du trafic des conteneurs.

La profondeur du canal menant au port de Montréal a été amenée à 37 pieds et les navires le plus gros qui ont accès aux terminaux à conteneurs peuvent transporter jusqu'à 5 000 EVP. Le port de Montréal dessert une flotte de porte-conteneurs exploités par des lignes de navigation qui assurent un service express. Quelque 54 p. 100 de tous les porte-conteneurs au monde peuvent naviguer jusqu'à Montréal. Quatre-vingt-seize pour cent du trafic conteneurisé depuis le port de Montréal passe dans l'Atlantique Nord, 2 p. 100 vogue au sud de Montréal et 2 p. 100 est destiné au marché intérieur de Terre-Neuve-et-Labrador. Soixante pour cent du marché des conteneurs de Montréal se trouvent au Canada, la moitié du trafic étant destiné aux marchés de Montréal ou de Québec et l'autre, au marché américain. Soixante-quinze pour cent des conteneurs américains viennent du Midwest américain ou s'y dirigent et 15 p. 100 du commerce se fait avec le nord-est des États-Unis.

Entre 2001 et 2005, le port de Montréal a connu une croissance moyenne de 6,3 p. 100 par année au chapitre du trafic du fret conteneurisé, comparativement à 3,3 p. 100 par année pour ses compétiteurs. Toutefois, le marché des conteneurs de Montréal est arrivé à maturité et il est peu probable que la capacité du port augmente au cours de prochaines années. Le port de Montréal prévoit enregistrer un taux de croissance annuelle moyen de 4,5 jusqu'en 2015 et recevoir plus de 2 millions d'EVP de plus d'ici 2020 environ.

Le trafic des conteneurs est au cœur de la croissance du trafic des marchandises au port de Montréal. Les terminaux à conteneurs de Cast et Racine représentent plus de 80 p. 100 de la capacité du port de Montréal et sont exploités par la Société Terminaux

Montréal Gateway. Ces deux terminaux utilisent de l'équipement de manutention des conteneurs de pointe, dont neuf portiques du bord à terre (capacité de 40 à 60 tonnes), 16 portiques sur pneus (capacité de 40 tonnes) et des chariots élévateurs frontaux capables d'empiler cinq conteneurs les uns sur les autres (capacité de 40 tonnes). Le port de Montréal possède également des installations pouvant accueillir jusqu'à 500 conteneurs réfrigérés. Ensemble, les deux terminaux desservent jusqu'à 1 500 camions par jour entre 6 h et 23 h. Au cours des 10 dernières années, la Société Terminaux Montréal Gateway a investi quelque 75 millions de dollars en équipement et prévoit continuer à investir 8 millions de dollars par année. Le terminal de Termont de Montréal exploite le terminal de Maisonneuve et a investi plus de 40 millions de dollars en équipement depuis 2005. Il a fait notamment l'acquisition de deux grues qui peuvent soulever simultanément deux conteneurs de 20 pieds. Le volume des conteneurs en transit dans les terminaux à conteneurs du port de Montréal a été évalué à 7 719 EVP par acre par année.

Selon les consultants auxquels s'est adressé le port de Montréal, les plans d'amélioration de l'infrastructure répondront à ses besoins futurs, mais l'île de Montréal risque d'être à court d'espace dans à peu près huit ans pour prendre en charge le trafic conteneurisé. Le port de Montréal pourrait être agrandi en remplissant le bassin de la Vickers et en utilisant le terrain situé entre le port et la rue Notre-Dame. De plus, la manutention du vrac pourrait être transférée au site de Contrecoeur. Le port de Montréal prévoit investir 175 millions de dollars d'ici à 2011 afin de soutenir la croissance du trafic, notamment en ajoutant 25 000 pieds de voie ferrée dans le port.

## Services de transport de surface

Le trafic de conteneurs au port de Montréal est assuré à peu près également par les services de camionnage et les services ferroviaires. Cinquante-cinq pour cent des conteneurs entrent dans le port et en sortent chargés sur des trains exploités par le CN et le CP, le reste des conteneurs étant transportés par plus de 25 entreprises de camionnage. Les marchandises acheminées par camion sont pratiquement toutes destinées au marché canadien (86 p. 100), tandis que le trafic ferroviaire est destiné plus ou moins également au marché canadien (43 p. 100) et au marché américain (57 p. 100). Quelque 45 services ferroviaires intermodaux par semaine et environ 2 000 camions par jour desservent les terminaux à conteneurs.

L'Administration portuaire de Montréal considère le transport de surface comme un atout pour le port. Le port de Montréal offre le temps de transit de surface le plus court vers Toronto (10 heures), Detroit (23 heures), Chicago (33 heures) et New York depuis l'Atlantique Nord. L'Administration portuaire de Montréal a réussi à abaisser à près de 40 heures le temps de transit vers Chicago en collaborant avec les chemins de fer afin de préparer les trains-blocs avant leur transport vers le quai. Le système actuel nous permet de former des trains unitaires spécialisés à destination de Chicago à partir de trois terminaux différents utilisés par 12 compagnies différentes. L'Administration portuaire de Montréal



exploite également un réseau ferroviaire de 100 kilomètres de long situé sur les terrains du port, lequel donne un accès direct à pratiquement chaque poste à quai et connexion aux lignes du CN et du CP. Les opérations ferroviaires effectuées au port rendent inutile le transbordement intermédiaire, qui est inévitable dans plusieurs autres ports, procurant au port de Montréal un avantage sur la concurrence.

## ANNEXE E: LES TERMINAUX PORTUAIRES À CONTENEURS DE LA CÔTE EST DU CANADA

La présente annexe donne un aperçu des témoignages entendus par le Comité au sujet des services et de l'infrastructure des ports et du transport de surface propres aux terminaux portuaires à conteneurs de la côte est du Canada.

### Services portuaires

Bien que le Canada atlantique représente un petit marché local, il dessert, outre le Centre du Canada et le Centre des États-Unis, plusieurs marchés du fret international. Les ports de la Nouvelle-Écosse assurent le service de transport maritime à courte distance vers Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Angleterre, Saint-Pierre-et-Miquelon, les Antilles, le Centre du Canada, Cuba et, à l'occasion, les États-Unis.

Le port d'Halifax fait concurrence aux ports de New York et du New Jersey et, dans une certaine mesure, au port de Montréal, pour ce qui est du trafic conteneurisé. Présentement, Halifax reçoit des conteneurs à destination du Midwest américain qui doivent être déchargés des navires en direction de New York, car l'eau n'y est pas suffisamment profonde. Le port de New York vient tout juste d'entreprendre un important projet de dragage d'une profondeur de 15 mètres, ce qui fera perdre quelque peu l'avantage concurrentiel que détient le port d'Halifax. De plus, l'Administration portuaire d'Halifax travaille activement à améliorer sa capacité concurrentielle; elle s'est rendue en Inde où elle a pris des arrangements avec des expéditeurs indiens afin d'encourager la mise en place d'un service régulier de transport de conteneurs qui empruntera le canal de Suez.

Le port d'Halifax est capable de supporter l'expansion du trafic du fret conteneurisé sans avoir à effectuer des investissements supplémentaires dans l'infrastructure, car ses deux terminaux à conteneurs ne sont pas exploités à pleine capacité. Cela dit, l'excédent de capacité du port d'Halifax n'est pas suffisant pour recevoir une fois par semaine un navire de la taille de l'Emma Maersk (6 000 à 8 000 conteneurs) et procéder à son chargement ou à son déchargement complet. Il n'y aura un excédent de capacité que si 400 ou 500 conteneurs sont chargés ou déchargés en même temps, comme c'est le cas actuellement. Le port d'Halifax prévoit une augmentation du trafic conteneurisé, qui passera de 500 000 à 860 000 EVP d'ici 2020.

Canso pourrait héberger un autre terminal portuaire à conteneurs, qui ferait concurrence au port d'Halifax dans l'Est du Canada. Le terminal international de Melford, un port exploité à Canso par l'entreprise privée, est censé être en exploitation en 2010 et il manutentionnera 2 millions d'EVP. Le terminal à conteneurs de Canso, un port en eau profonde libre de glaces qui sera ouvert à l'année, sera extrêmement concurrentiel. Les

conteneurs en partance de Canso prendraient sept heures de moins pour se rendre en Europe que s'ils étaient expédiés à partir de tout autre port en Amérique du Nord. Les navires qui le desserviront pourront tirer chaque année des recettes de trois à quatre fois supérieures à celles qu'ils auraient obtenues en desservant un autre port. ».

## Services de transport de surface

LE CN offre deux fois par jour un service de conteneurs gerbés reliant la Nouvelle-Écosse, le Centre du Canada et les États-Unis. Le CN indique qu'il pourrait faire circuler 20 trains par jour de Halifax à Toronto, preuve que la capacité ferroviaire actuelle est en mesure de supporter l'expansion du trafic de marchandises en partance de la Nouvelle-Écosse. En ce moment, 75 p. 100 du trafic conteneurisé qui transite par Halifax est chargé à bord de wagons à destination du Centre du Canada et des États-Unis, dont 30 p. 100 sont expédiés directement aux États-Unis.

Halifax possède les installations de transbordement intérieur nécessaires pour trier les importations maritimes de la région et celles destinées à d'autres marchés plus éloignés. Par exemple, Consolidated Fastfrate trie les conteneurs d'importation de Canadian Tire et charge dans des camions les importations du Canada atlantique, et les importations du Québec et de l'Ontario dans des conteneurs de 53 pieds en vue de leur livraison par camion ou par chemin de fer. Armored Transport exploite elle aussi des installations de transbordement à Halifax.

Même si Canso n'est pas desservie directement par un chemin de fer de catégorie 1, le CN a indiqué au Comité que, dès 2010 ou 2011, il sera en mesure d'assurer le transport de fret conteneurisé qui transite par ce nouveau terminal.



## ANNEXE F: CONSTRUCTION EVENTUELLE D'UN TERMINAL PORTUAIRE À CONTENEURS DANS LE NORD

Des membres du Comité ont demandé aux témoins ce qu'ils pensaient de la possibilité d'aménager un terminal portuaire à conteneurs à Churchill, au Manitoba. De façon générale, les témoins se sont demandé s'il était réaliste d'envisager d'ouvrir une route de navigation polaire dans l'Arctique étant donné que, en dépit du réchauffement climatique, le passage du Nord-Ouest reste imprévisible pour la navigation. De plus, le transport des marchandises par voie terrestre à destination et en provenance de Churchill est difficile à assurer pendant toute l'année. Un témoin a fait valoir que les possibilités que présente Churchill, en plus des routes de navigation habituelles qu'elle offre en été, résident dans la collaboration possible avec les Russes afin de les aider à rejoindre l'Asie.

Les représentants de Transports Canada ont admis que, si la saison de navigation était plus longue, les expéditeurs auraient un plus grand nombre d'occasions d'utiliser le terminal portuaire à conteneurs. Par contre, il faudrait peut-être modifier quelque peu la voie ferrée si le trafic conteneurisé venait à augmenter. On a aussi souligné que l'aménagement de ports dans le Nord pourrait aider le Canada à affirmer sa souveraineté dans cette région.

## ANNEXE G : TÉMOINS ET MÉMOIRES

### **Administration portuaire de Halifax** (8 février 2008; fascicule 5; 39-2)

Karen Oldfield, présidente et directrice générale;  
Paul MacIsaac, vice-président principal;  
George Malec, vice-président, développement des affaires et opérations.

### **Administration portuaire de Montréal** (6 février 2008; fascicule 4; 39-2) (voir aussi Port de Montréal)

Patrice Pelletier, président directeur général;  
Stéphanie Isaacs, directrice des relations gouvernementales;  
Jean Mongeau, vice-président, affaires juridiques et secrétaire.

### **Administration portuaire de Prince Rupert**

Don Krusel, président - directeur général;  
Maynard Angus, gestionnaire, Affaires publiques;  
Gary Paulson, Directeur Opérations et sécurité;  
Barry Bartlett, gestionnaire, Communications générales.

### **Administration portuaire de Vancouver** (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Capitaine Gordon Houston, président directeur-général.

### **Administration portuaire du fleuve Fraser** (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Capitaine Allan Domaas, président directeur-général.

### **Agence de promotion économique du Canada atlantique** (8 février 2008; fascicule 5; 39-2)

Debbie Windsor, vice-présidente;  
Janine Fraser, analyste des politiques.

### **Agence des services frontaliers du Canada** (17 octobre 2006; fascicule 4; 39-1)

Brent Patten, gestionnaire, Section de la politique visant les transporteurs et le fret,  
Division de la politique commerciale à la Direction des programmes et de  
l'observation au sein de la Direction générale de l'admissibilité.

### **Alliance canadienne du camionnage** (28 novembre 2007; fascicule 2; 39-2)

Graham Cooper, premier vice-président;  
Ron Lennox, vice-président, commerce et sécurité.

**Arctic Gateway Council** (2 avril 2008; fascicule 8; 39-2)

Francis Schiller, secrétaire.

**Association des chemins de fer du Canada** (12 juin 2007; fascicule 16; 39-1)

Cliff Mackey, président.

**Association du camionnage du Québec** (14 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Sophie Tremblay, coordonnatrice des dossiers techniques et opérationnels.

**Atlantic Institute for Market Studies** (9 février 2008; fascicule 5; 39-2)

Charles Cirtwill, président intérimaire;

Barrie Hebb, économiste chargé de recherches.

**BC Trucking Association** (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Paul Landry, président-directeur général.

**Mme Mary Brooks**, professeure, chaire du commerce William A. Black, Université

Dalhousie. (À titre personnel) (31 janvier, 2007; fascicule 7; 39-1)

**Campbell Agri Business Strategists** (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Doug Campbell.

**Canadien Pacifique** (12 juin 2007; fascicule 16; 39-1)

Jim Buggs, directeur général, Gestion des wagons;

Claudio Minello, directeur général, Affaires internationales.

**Centre de recherche sur les transports** (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Teodor Gabriel Crainic, directeur, Laboratoire sur les systèmes intelligents de transport.

**CN** (12 juin 2007; fascicule 16; 39-1)

Paul D. Waite, vice-président, ETI.

**David Colledge**, Colledge Transportation Consulting Inc. (À titre personnel) (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

**Community Futures Pacific Northwest**

Knut Bjorndal, gestionnaire principal.



**\*Conseil des syndicats de l'International Longshoremen's Association** (9 février 2008; fascicule 5; 39-2)

David Cranston, président / agent d'affaires, I.L.A. section locale 269;

Fred R. Rhodenizer, vice-président, I.L.A. section locale 269;

John W. Campbell, I.L.A. section locale 1825.

**Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CEPA)** (8 février 2008; fascicule 5; 39-2)

David Chaundy, économiste principal.

***Consolidated Fastfrate*** (9 février 2008; fascicule 5; 39-2)

Rob Pittman, gestionnaire du bureau de Halifax.

**Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent** (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Richard (Dick) Corfe, président-directeur général.

***Delta, Municipalité de*** (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Son Honneur la mairesse Lois Jackson;

Ian Radnidge, directeur du service d'ingénierie.

***DP World Vancouver*** (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Cliff Stewart, vice-président, Opérations.

**Fédération maritime du Canada** (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Michael H. Broad, président;

Anne Legars, directrice politique, Affaires gouvernementales.

**Finances Canada** (17 octobre 2006; fascicule 4; 39-1)

Dean Beyea, chef, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Sylvie Larose, analyste de la politique, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Geoffrey MacMillan, agent de la politique de l'impôt, Opérations générales et questions frontalières, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt.

**Fondation Asie Pacifique du Canada** (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Paul Evans, coprésident-directeur général.

**Fraser Surry Docks** (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Ross Hanson, vice-président principal.

**Greater Halifax Partnership** (8 février 2008; fascicule 5; 39-2)

Stephen Dempsey, président directeur général;

Dan English, agent administratif principal, Municipalité régional de Halifax.

**Greater Vancouver Gateway Council** (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Bob Wilds, administrateur délégué.

**Halifax Gateway Council** (9 février 2008; fascicule 5; 39-2)

James Frost, directeur exécutif;

John Hamblin, member du conseil d'administration, Halifax Gateway Council et président, Clarke IT Solutions Inc.

**International Longshore and Warehouse Union** (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Tom Dufresne, président.

**M. Michael, C. Ircha**, professeur de génie civil, Université du Nouveau-Brunswick.. (À titre personnel) (25 octobre 2006; fascicule 4; 39-1)

**M. Jake M. Kosior** (À titre personnel) (1<sup>er</sup> novembre 2006; fascicule 4; 39-1)

**Laurentian Energy** (9 février 2008; fascicule 5; 39-2)

James Wooder, président-directeur général, Projet de terminal à conteneurs de Sydport.

**Compagnies Loblaw limitée** (4 mars 2008; fascicule 7; 39-2)

Robert Wiebe, vice-président principal, transports;

Dan Parkes, vice-président, transport international et logistique.

**Maher Terminals**

Mark J. Schepp, gestionnaire des opérations.

**Manufacturiers et exportateurs du Canada** (27 novembre 2007; fascicule 2; 39-2)

David T. Fung, président du Conseil d'administration et président et chef de direction d'ACDEG International Inc.;

Jean-Michel Laurin, vice-président, Politiques d'affaires mondiales.

**Melford International Terminal Inc.** (8 février 2008; fascicule 5; 39-2)

Bob Stevens, président directeur général;

John Vickerman, directeur, TranSystems;

Richie Mann, vice-président marketing.

**Moose Jaw, Ville de** (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1 et 20 novembre 2007; fascicule 1; 39-2)

Son Honneur le maire Dale McBain.

***Northern Transportation Corridor Development Corp.***

Maynard Angus, membre du conseil d'administration;

Dan Dibbelt, membre du conseil d'administration; *Northern Alberta Development*;

Ron Vanderlee, membre du conseil d'administration, *Pacific Northwest Gas*.

***Northwest Community College***

Deb Stava, directeur.

***Nouvelle-Écosse, Province*** (21 février 2007; fascicule 8; 39-1)

L'honorable Angus MacIsaac, député provincial, vice-premier ministre et ministre des Transports et des Travaux publics, province de la Nouvelle-Écosse;

David Oxner, directeur, Initiative de la porte d'entrée, Ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse.

***Nunavut Tunngavik Inc.*** (2 avril 2008; fascicule 8; 39-2)

Monica Ell, directrice, entreprises et développement économique.

***Palliser Furniture Limitée*** (4 mars 2008; fascicule 7; 39-2)

Art DeFehr, président et directeur général.

***Port de Montréal*** (14 mai 2007; fascicule 14; 39-1 et 7 février 2007; fascicule 7; 39-1) (voir aussi Administration portuaire de Montréal)

Dominic J. Taddeo, président-directeur général;

Jean-Pierre Masson, vice-président, Marketing et développement;

Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations et capitaine du port.

***Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port*** (20 novembre 2007; fascicule 1; 39-2)

Doug Campbell, Pdg.

***Barry E. Prentice***, professeur, Asper School of Business, Université du Manitoba. (À titre personnel) (1<sup>er</sup> novembre 2006; fascicule 4; 39-1)

***Prince George, Ville de*** (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Son Honneur le maire Colin Kinsley.

***Prince Rupert Grain Ltd.*** (13 février 2008; fascicule 6; 39-2)

Jeff Burghardt, président et directeur général.

***Prince Rupert, Ville de***

Son Honneur le maire Herb Pond;

Gord Howe, gestionnaire municipal;

Christopher Colussi, gestionnaire, *Prince Rupert & Port Edward Economic Development Corporation*.



**Pulse Canada** (14 février 2007; fascicule 8; 39-1)

Lloyd Affleck, président;

Gordon Bacon, directeur général;

Greg Cherewyk, directeur du développement du marché.

**Quickload CEF**

Jeff Mackey.

**Regina Regional Economic Development Authority** (6 février 2007; fascicule 7; 39-1)

Clare Kirkland, directeur du développement stratégique.

**Ridley Terminals Inc.**

Gregory A. Slocombe, président - directeur général.

**Robert Transport Inc.** (14 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Claude Robert, président et chef de la direction, et président de l'Alliance canadienne du camionnage.

**Saskatchewan AgriVision Corp.** (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1 et 20 novembre 2007; fascicule 1, 39-2)

C.M. (Red) Williams, président.

**Saskatoon, Ville de** (20 novembre 2007; fascicule 1; 39-2)

Donald Atchison, maire.

Randy Grauer, urbaniste.

**Smit Marine Canada Inc.**

Mike Stevenson, gestionnaire.

**Société Canadian Tire** (30 janvier 2008; fascicule 3; 39-2)

Patrick Sinnott, Vice-président principal, Approvisionnement.

**Société Terminaux Montréal Gateway** (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Kevin M. Doherty, directeur général;

Michael Fratianni, chef de la direction financière.

**Southern Ontario Gateway Council**: (5 juin 2007; fascicule 15; 39-1)

John Best, directeur général.

**Table du Québec sur le transport maritime courte distance** (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Nicole Trépanier, directrice générale, Armateurs du Saint-Laurent.

**Terminal Termont Inc.** (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Roger Carré, directeur général;  
Robert Desrochers, contrôleur.

**TransLink** (*Greater Vancouver Transportation Authority*) (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Robert Paddon, vice-président.

**Transports Canada** (20 juin 2006; fascicule 2; 39-1 et 4 octobre 2006; fascicule 3; 39-1)

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de  
l'Infrastructure et des Collectivités; (4 octobre 2006; fascicule 3; 39-1)

Kristine Burr, sous-ministre adjointe, Politiques;

Richard Saillant, directeur exécutif par intérimaire, Politique ferroviaire;

Roger Roy, directeur général, Analyse économique;

Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime;

Laureen Kinney, directrice générale, Sûreté maritime;

Helena Borges, directrice générale, Politiques de transport de surface. (4 octobre  
2006; fascicule 3; 39-1)

**TranSystems** (30 mai 2007; fascicule 15; 39-1)

John Vickerman, directeur-fondateur.

**TSI Terminal Systems Inc.** (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Morley Strachan, vice-président, Opérations et développement des affaires.

**Université NSCAD University** (8 février 2008; fascicule 5, 39-2)

John D. Mabley, vice-président, Relations avec l'université;

Linda Hutchinson, directrice adjointe à la promotion.

**Vancouver Container Truckers Association** (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Paul Uppal, agent de commerce;

Pete Smith, représentant national, TCA Canada.

**West Coast Container Freight Handlers Association** (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Kevin Ouellette, président;

David Peacock, vice-président et directeur général, Westran Intermodal;

Rick Cowan, vice-président, Euroasia Transload.

**Western Transportation Advisory Council** (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Ruth Sol, présidente;

Lisa Baratta, directrice, Services généraux.





# ***VERS UNE NOUVELLE VISION NATIONALE***

## **Les occasions et les restrictions du Canada face au transport mondial des marchandises**

This report is also available in English.

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:

[www.senate-senat.ca/transcom.asp](http://www.senate-senat.ca/transcom.asp)

Des renseignements sur le Comité sont disponibles sur le site:

[www.senate-senat.ca/transcom.asp](http://www.senate-senat.ca/transcom.asp)

Des renseignements sur le Sénat sont disponibles sur le site:

[www.parl.gc.ca](http://www.parl.gc.ca)

ou par téléphone au 1-800-267-7362





If undelivered, return COVER ONLY to:  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING:

Tuesday, June 3, 2008

On Bill C-23:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.,  
Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Wednesday, May 28, 2008

On Bill S-221:

Transport Canada:

William (Bill) Nash, Director General, Marine Safety;  
Victor M. Santos-Pedro, Director, Design, Equipment and Boating  
Safety.

National Marine Manufacturers Association:

Sara Anghel, Vice President, Government Relations and Public  
Affairs.

Tuesday, June 3, 2008

On Bill C-23:

Transport Canada:

Janet Kavanagh, Director, Port Policy;  
Philippe De Granpré, Legal Counsel.

COMPARAÎT :

Le mardi 3 juin 2008

Sur le projet de loi C-23 :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député,  
ministre des Transports, de l'infrastructure et des collectivités.

TÉMOINS

Le mercredi 28 mai 2008

Sur le projet de loi S-221 :

Transport Canada :

William (Bill) Nash, directeur général, sécurité maritime;  
Victor M. Santos-Pedro, directeur, conception, équipement et  
sécurité nautique.

Association nationale des manufacturiers nautiques :

Sara Anghel, vice-présidente, relations intergouvernementales et  
affaires publiques.

Le mardi 3 juin 2008

Sur le projet de loi C-23 :

Transport Canada :

Janet Kavanagh, directrice Politique des ports;  
Philippe de Grandpré, conseiller juridique.













